

UNIVERSITÉ DE PARIS. - FACULTÉ DES LETTRES

LA C^{ie} DU CHEMIN DE FER SUD-MANDCHOURIEN

Étude Politique et Économique

par

CHENG KUI-I

Diplômé de l'Université Waseda à Tokio

*Thèse présentée à la Faculté des Lettres de Paris
pour le Doctorat de l'Université*

PARIS
EDITIONS PIERRE BOSSUET
8, Rue Notre-Dame-des-Champs
1939

*Thèse Paris
1939.*



Digitized by the Internet Archive
in 2026

La Faculté n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA C^{ie} DU CHEMIN DE FER SUD-MANDCHOURIEN

Étude Politique et Économique

par

CHENG KUI-I

Diplômé de l'Université Waseda à Tokio

*Thèse présentée à la Faculté des Lettres de Paris
pour le Doctorat de l'Université*

PARIS
EDITIONS PIERRE BOSSUET
8, Rue Notre-Dame-des-Champs
1939

*
47803



AVANT-PROPOS

Dans la question du Pacifique, les relations sino-japonaises sont les plus importantes, mais c'est la Mandchourie qui les domine.

Pour comprendre les événements actuels, en Chine, il est nécessaire de connaître l'histoire de la Mandchourie durant les dernières trente années.

Au cours de ces années pendant lesquelles l'impérialisme japonais développait incessamment son emprise économique, politique et militaire sur la Mandchourie, c'est la Compagnie du Chemin de fer sud-mandchourien, la S. M. R. (1) qui a été l'instrument essentiel, l'outil le plus actif.

Quelle est la nature de cette Compagnie; dans quelles circonstances est-elle née; quelle a été son activité depuis 1906, année de sa fondation, jusqu'en 1931, année de l'agression japonaise contre la Mandchourie? Autant de questions auxquelles nous essaierons d'apporter une réponse sur la base des faits.

C'est sous les deux aspects, économique et politique, que nous voulons envisager l'étude de l'activité de la S. M. R. en Mandchourie.

Le caractère fondamental de toutes les activités japonaises en Mandchourie, dont la S. M. R. est tantôt l'occulte inspirateur, tantôt le dirigeant visible, peut se résumer par ces deux termes :

- 1° Monopolisation économique;*
- 2° Domination administrative et politique.*

(1) Abréviation que nous emploierons désormais pour désigner la Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien : South Manchuria Railway.

Les buts économiques de la S. M. R. trouvent leur formule dans les trois points suivants :

- a) Gros gains immédiats;
- b) Accaparement par tous les moyens des denrées agricoles et matières premières;
- c) Introduction en Mandchourie de grandes quantités de marchandises japonaises.

L'activité politique de la S. M. R. se concrétise ainsi :

- a) Intervention continuelle, par tous les moyens, dans l'administration et la politique de la Mandchourie;
- b) Construction d'enclaves municipales, le long du chemin de fer et établissement de districts consulaires japonais en vue d'étendre, peu à peu, l'administration et la police japonaise à des « zones » japonaises de plus en plus larges;
- c) Former ainsi des noyaux d'avant-garde japonais, incrustés dans le pays et reliés entre eux par le chemin de fer, appelés à constituer autant de points d'appui économique, politiques et stratégiques en vue de la conquête finale.

Dans l'élaboration de cet ouvrage, nous avons utilisé, dans toute la mesure du possible, chiffre et documents de source japonaise, plus particulièrement ceux émanés de la S. M. R. même.

Cependant, vu la nature en partie publicitaire, des publications japonaises et, surtout, des rapports de la S. M. R., nous n'avons pas pu accepter sans examen préalable certains chiffres et renseignements y contenus.

Nous avons donc d'abord et d'une façon générale confronté les renseignements et les chiffres japonais entre eux. Ensuite, lorsque nous le jugeons indispensable ou souhaitable, nous avons cherché par ailleurs des correctifs, faisant état notamment d'appréciations d'auteurs occidentaux. Enfin nous avons eu recours aux indications de source chinoise, en particulier pour fixer l'activité chinoise par rapport à l'activité japonaise.

En ce qui concerne la valeur des renseignements et chiffres que nous avons puisés aux différentes sources, nous devons noter notre déception à l'examen de ceux provenant de source japonaise.

Les statistiques japonaises ont été plusieurs fois critiquées. Zischka disait d'elles qu'il y a deux sortes de statistiques japonaises, l'une pour les Japonais, l'autre pour les étrangers (2). Labrousse, en constatant l'absence de statistiques pour le C.E.R., alors dirigé par les Russes, remarquait qu'au contraire les

(2) Zischka, *Le Japon dans le monde*.

Japonais de la S. M. R. en possédaient mais qu'elles n'étaient pas bien exactes (3).

De fait, les statistiques japonaises que nous avons utilisées, révèlent des erreurs de calcul très nombreuses et des lacunes considérables. Par exemple, dans le bilan de la S. M. R. au 31 mars 1930 (4) l'addition des actifs donne un chiffre inférieur de plus de 23 millions au total du bilan.

Les contradictions sont également parfois surprenantes. D'après le rapport S. M. R. 1930 (5), le déficit des Services Publics pour 1929 est de 13.598.503 yens, alors que le *Manchuria Year Book* 1931, pour la même année, donne le chiffre de 3.335.000 (6), soit une différence de 10 millions de yens.

La corrélation entre les statistiques japonaises, du point de vue soit du temps, soit des matières est encore très déficiente. On a, à de certains moments, comme l'impression que la discontinuité est voulue et que tout ne doit pas être connu (7).

Voici, dans ses grandes lignes, le plan de notre étude que nous avons divisée en cinq parties.

La première contient un aperçu de l'histoire de la géographie, des ressources et de la population de la Mandchourie.

La deuxième est consacrée à la naissance de la S. M. R. et aux buts qu'elle poursuit.

Dans la troisième partie, la plus importante, nous nous entretiendrons de l'activité économique et politique de la S. M. R. en des chapitres traitant de la situation financière de la Compagnie, de son activité dans les divers domaines : chemin de fer, mines, industries diverses, commerce, services publics, etc. et où chaque fois qu'il sera possible, nous confronterons les activités japonaises principales, avec l'activité chinoise.

Les plans internationaux en vue de réaliser la politique de la « porte ouverte » en Mandchourie, surtout sur le plan ferroviaire fera l'objet de la quatrième partie.

Dans la cinquième, enfin, nous donnerons un compte rendu sommaire de ce qu'ont été les efforts chinois en Mandchourie.

Le présent ouvrage ne saurait avoir d'autre prétention, que

(3) Labroue, *L'Impérialisme japonais*.

(4) Rapport S.M.R., 1930, p. 96.

(5) *ibidem*, p. 113.

(6) *Ibidem*, pp. 62-63.

(7) Il convient ici de mentionner que le professeur Shinobu, dans son livre : *Les Droits et Intérêts spéciaux du Japon en Mandchourie*, voulant défendre la thèse japonaise entre les détracteurs étrangers, demanda à la S.M.R. de lui fournir une documentation complète : il n'a jamais reçu satisfaction.

de vouloir apporter une contribution — si modeste fût-elle — à la connaissance de cette grande Compagnie Coloniale japonaise, la S. M. R., incarnation de l'emprise japonaise en Mandchourie dont les points de ressemblance avec la Compagnie des Indes ne manquent pas d'être nombreux. . .

PREMIERE PARTIE

CONSIDERATIONS GENERALES SUR LA MANDCHOURIE

CHAPITRE PREMIER

HISTOIRE DE LA MANDCHOURIE

La Mandchourie peut être considérée comme formant les marches du Nord-Est de la Chine. L'histoire de la Mandchourie n'est qu'une partie de celle de la Chine proprement dite à laquelle elle est unie par des liens très étroits s'étendant sur une période de plus de trois mille ans.

A cette époque, la Mandchourie se dénommait *Sushên* (1).

Avant la dynastie des T'ang, c'est-à-dire depuis le VII^e siècle de notre ère, elle était appelée « Chientchéou » (2), nom qu'elle garda jusqu'au début du XVII^e siècle où un chef de tribus, Nurnachi, père du fondateur de la dynastie Ts'ing de Chine, s'attribua par vanité personnelle le titre de Khan de « Mantchéou » (3), dont la latinisation a fait : Mandchourie. Le mot n'est, à l'origine, que la transcription phonétique d'un mot tibétain, signifiant « splendeur orientale » (4) : c'est un terme bouddhique. Depuis cette date, le mot Mandchourie est devenu une expression géographique comprenant les marches du Nord-Est de la Chine, aujourd'hui dites les « Trois Provinces de l'Est ».

Trois races se trouvaient en présence en Mandchourie :

1° Les Nuchêns et tribus assimilées qui occupèrent plus ou

(1) Li Chi, *Manchuria in history*, dans « The Chinese and political science review », vol. 16, n° 2, juillet 1932, p. 231.

(2) *Ibidem*, p. 227.

(3) *Ibidem*, p. 228.

(4) *Ibidem*, p. 228.

moins selon les vicissitudes de leur existence nomade et leurs succès ou insuccès militaires, une part plus ou moins étendue de la Mandchourie centrale et une partie du Heilungkiang. Ces différentes tribus non-chinoises appelées : Fouyu (Fuyō), la seule tribu agricole, Kaokouli, Wochu orientaux, Sui (ou Sui Mai), furent plus tard identifiées plus ou moins avec les tribus de Moho, Khitan, Nuchen, etc. On cite parfois encore des tribus Tongouses, des Buriates, etc. Ce sont toutes ces tribus de Moho, Khitan, Nuchên, etc. On cite parfois encore chous.

2° Les tribus mongoles qui occupaient la partie extrême occidentale de la province de Liaoning et de Heilungkiang, autour de la chaîne de montagnes des Grands Hingans.

3° Les colons chinois installés depuis plus de 3.000 ans dans la Mandchourie du Sud, particulièrement dans la vallée du Liao.

A M. Li Chi, de l'Institut d'Histoire et de Philologie, de l'Académie Sinica, auquel nous empruntons ces renseignements (5), nous nous reporterons encore pour donner, en un résumé succinct, les dates marquantes de l'histoire de la Mandchourie.

1° Depuis la période enneslithique, la Mandchourie méridionale appartenait, du point de vue racial et culturel, à la même région que la Chine du Nord.

2° Depuis la dernière partie du xii^e siècle avant notre ère, aussi bien la Corée qu'une partie de la Mandchourie du Sud furent gouvernées par une maison princière d'origine chinoise.

3° L'administration active chinoise dans cette région commença autour du iv^e siècle avant notre ère, mais fut intensifiée durant la dynastie des Han après la conquête de l'empereur Wou en 109 avant notre ère. Beaucoup de colons de l'intérieur de la Chine s'installèrent à Liaotung durant cette période, et des rudiments de la culture chinoise furent de plus en plus adoptés par les tribus non-chinoises. Pendant plus de quatre siècles, la Mandchourie du Sud fut une partie intégrale de l'Empire chinois.

4° Après le milieu du iv^e siècle de notre ère, les tribus non-chinoises s'émancipèrent les unes après les autres selon le même processus :

a) Les tribus acquièrent quelques éléments de la culture chinoise;

b) Les tribus s'affirment et se déclarent indépendantes;

c) Une plus forte « sinicisation » se manifeste, accompagnée de libre fréquentation et d'intermariages avec les « Han-jen » (Chinois de l'Intérieur);

(5) *Ibidem*, pp. 226-259.

d) Finalement, complète absorption des tribus par les Chinois.

5° Au début de la dynastie des Ming, c'est-à-dire autour de 1372 de notre ère, la Mandchourie fut de nouveau gouvernée comme partie intégrante de l'Empire chinois, ce qui dura jusqu'aux temps présents, à part seulement une courte interruption au milieu du xv^{re} siècle provoquée par le changement de dynastie.

6° Le centre de l'influence chinoise en Mandchourie a toujours été la vallée du Liao et la péninsule de Liaotung, où les colonies chinoises, depuis des temps immémoriaux, s'étaient installées et où elles augmentèrent rapidement depuis le commencement de la dynastie des Ming. Les tribus non-chinoises dans le Nord et dans l'Est subirent, les unes après les autres, cette influence aussi bien dans l'art de la guerre que dans les arts de la paix. Les soi-disant « Mandchous » qui furent les fondateurs de la dynastie des Ts'ing en Chine, étaient un mélange de Nuchên, de Mongols et de colons du Liaotung. Ainsi — comme nous l'avons déjà dit — ce terme de « Mandchou » ne représente aucune race au sens strict du mot, comme on semble le croire généralement.

7° Les ancêtres de la dynastie des Ts'ing « servirent très loyalement pour de nombreuses générations l'Empire des Ming » (6). Lorsqu'ils succédèrent aux Ming en 1644 A. D., ils avaient déjà acquis et adopté toutes les idées chinoises sur le gouvernement, la morale et l'éducation. Ainsi, leur occupation de Pékin représente seulement un changement de dynastie, tel que la Chine en avait vu fréquemment dans le passé. Ils ne firent aucune tentative pour changer le système de l'administration, pas plus en Mandchourie qu'ailleurs.

8° Jusqu'à la fin du xix^e siècle, la Mandchourie put jouir de la paix et de la prospérité et d'un accroissement graduel de sa population, et ce n'est que récemment qu'elle est devenue l'objet d'un problème international.

De ce qui précède il ressort que toute la Mandchourie, depuis plus de 3.000 ans, a subi l'influence de la civilisation chinoise. Soulignons, en passant, que ce fut aussi le cas de la Corée et du Japon!

Dans le même temps, et à part, une courte période transitoire occupée par des révoltes, et des luttes entre les différentes tribus, la Mandchourie du Sud fut liée administrativement à l'Empire chinois. Le reste du pays, de façon intermittente, évolua dans ce même orbite, mais dès le xv^e siècle, début de la dynastie des Ming, on peut dire que la Mandchourie se trouvait placée sous l'administration de l'Empire chinois.

Quand, en 1911, éclata la révolution chinoise, la Mandchourie fut à l'écart du bouleversement qui mit fin à la dynas-

(6) Extrait d'une déclaration faite par les successeurs de Nurnachi contre les Ming en 1629; d'après Li Chi, *op. cit.*, p. 227.

tie des Ts'ing, au règne de la dynastie mandchoue sur la Chine.

D'ailleurs, quand la maison des Ngaisin Gioro (7), s'installa en maîtresse à Pékin, elle abandonna l'appellation de dynastie Man-tchéou pour celui de dynastie des Ts'ing, le terme « man-tchéou » servant à distinguer désormais les familles fidèles aux anciens Ngaisin Gioro, des habitants chinois. Il convient de remarquer que ces tribus fidèles aux Ngaisin Gioro ne formaient, à l'époque, qu'une minorité par rapport aux autres tribus et races.

C'est à Tchang Tso-lin, que la dynastie agonisante des Ts'ing confia la mission d'arrêter aux frontières de Mandchourie la vague révolutionnaire. Par la suite, il devait devenir le maître de la Mandchourie et, pour un temps, celui de la Chine septentrionale.

Au sujet de l'indépendance du régime de Tchang Tso-lin à l'égard du Gouvernement central de Chine, les Japonais ont souvent voulu lui prêter un caractère séparatiste. Nous ne saurions mieux faire, à cet égard, que de transcrire ici le document suivant, émané de la S. D. N.

L'indépendance proclamée par le maréchal Tchang-Tso-lin à différentes époques, n'a jamais signifié que lui-même et la population de la Mandchourie désiraient être séparés de la Chine. Ses armées n'ont pas envahi la Chine comme s'il s'agissait d'un pays étranger, mais simplement pour participer à la guerre civile ; comme les « Seigneurs de la Guerre » de toute autre province, le maréchal a tantôt appuyé, tantôt attaqué le gouvernement central ou déclaré son territoire indépendant de ce gouvernement, mais jamais d'une manière qui impliquât le morcellement de la Chine en Etats séparés. Au contraire, la plupart des guerres civiles chinoises ont été directement ou indirectement liées à quelque projet ambitieux visant à unifier le pays sous l'autorité d'un gouvernement vraiment fort. A travers toutes ses guerres et toutes ses périodes « d'indépendance », la Mandchourie est donc restée une partie intégrante de la Chine » (8).

L'indépendance de Tchang Tso-lin touchait, d'ailleurs à son terme. En 1923, la révolte de Kuo-Sung-Ling, en faveur de l'allégeance des Trois Provinces de l'Est au Gouvernement Central de Chine en fut, bien que réprimée, un signe précurseur. Cette fois-là, les Japonais sauvèrent le maréchal mais,

(7) Noms originaux de la famille du fondateur de la dynastie des Ts'ing.

(8) Extrait du Rapport de la Commission d'Etudes S.D.N. Genève, 1932. Appel du Gouvernement chinois. (Souligné par l'auteur.)

comme il ne voulait pas se laisser inféoder complètement à la politique japonaise en Mandchourie, ils l'abandonnèrent. Tchang Tso-Lin fut assassiné en 1928 (9), et après l'avènement de son fils, Tchang-Hsueh-Liang, l'allégeance à Nankin ne tarda pas à se rétablir.

Cent ans auparavant, le Père Hué, que nous citons plus loin, relatait après un voyage en Mandchourie que l'on ne pouvait pas la distinguer d'une province chinoise, tant elle était devenue chinoise, tant les peu nombreuses tribus non-chinoises avaient été absorbées, tant elles avaient adopté la culture et la civilisation chinoise ! Aujourd'hui, avec une population qui est chinoise à concurrence de 98 à 99 pour cent, le nom des *Provinces Chinoises de l'Est* ne peut être plus légitimement justifiée.

Depuis la création du « Manchukuo » par les Japonais, une nouvelle période transitoire s'est ouverte dans l'histoire des Trois Provinces de l'Est de la Chine.

(9) Revue japonaise « Kantai », décembre 1935.

CHAPITRE II

GEOGRAPHIE DE LA MANDCHOURIE

La Mandchourie, située entre le 38 43° et le 53 30° de latitude nord et le 117 50° et le 135 20° de longitude est du méridien de Greenwich, constitue le prolongement nord-est de la Chine proprement dite.

Au Nord-Ouest, Nord et Nord-Est, la rivière Heilungkiang (Amour) qui sépare la Mandchourie de la Sibérie, forme une frontière naturelle sur presque tout son parcours.

A l'Est, elle est limitée par la Province Maritime Russe, dont la frontière pour la plus grande partie Est tracée par la rivière Oussouri, affluent de l'Amour. Au Sud-Est, les deux rivières, Tou-men et Yalou, fixent à elles seules, la frontière séparant la Mandchourie de la Corée.

Au Sud, du côté de la mer, la Mandchourie est limitée par la mer Jaune et le golf de Liao-tung (en chinois : Pei-hai) et, du côté de la terre, par une parcelle de la Grande Muraille, qui la sépare de la province de Ho-peï.

A l'Ouest, elle est bornée par le Jéhol et le Chahar, deux provinces de la Mongolie Intérieure et par la Mongolie Extérieure.

La Mandchourie couvre une superficie aussi grande que celle de la France et de l'Allemagne réunies. La partie occidentale de la province de Heilungkiang est traversée par la chaîne de montagnes du Grand-Hing-an. Tout à fait au nord du Heilungkiang, un plateau élevé avec quelques pics de montagnes, relie le Grand Hing-an à la chaîne de montagnes du Petit Hing-an. Enfin, dans la province de Kirin, au sud de la rivière Soungari, commence la chaîne de montagnes Tchangepi qui, s'orientant sud-ouest, longe la frontière coréenne. Ces

trois chaînes de montagnes donnent à la Mandchourie l'aspect d'une grande cuve dont les bords du côté sud — vers la mer — sont aplatis. A l'intérieur de cette cuve se trouvent de vastes plaines et de fertiles vallées parcourues par de grandes rivières. Il y a, en Mandchourie, des rivières intérieures et des rivières frontières. Les rivières intérieures sont celles qui — en dehors de leur utilité pour la navigation — donnent aux plaines et aux vallées mandchouriennes leur fertilité. Les rivières frontières présentent surtout de l'importance par leur navigabilité, par leur richesse en poissons, parfois aussi du point de vue de la culture, voire pour toutes ces causes réunies.

Les rivières intérieures sont : le Soungari supérieur et inférieur, le Liao et le Nonni avec leurs affluents. Le Liao surtout a joué un rôle capital dans le développement premier de la Manchourie du Sud.

Le Soungari (2.400 km.) est navigable sur 1.350 km.; le Liao (2.200 km.) sur 800 km. et le Nonni (866 km.), sur 392 km. Les rivières frontières sont l'Amour (2.500 km.), navigable sur tout son parcours; l'Oussouri (1.728 km.), navigable sur 444 km.; le Tou-men (461 km.) et le Yalou (560 km.), navigables sur 160 km. seulement.

Toutes ces rivières de Mandchourie souffrent à divers degrés de deux désavantages : les crues, en été et, le gel, en hiver. Le climat de la Mandchourie est continental. Elle est moins affectée par les courants marins que par les vents souvent extrêmement forts venus de la plaine mongole. C'est surtout au printemps que soufflent les « *huang-tou* » (1). les routes durcies par le gel. Au printemps, pendant le dégel, L'hiver est sec et très froid : c'est la saison des charrois sur les routes sont impraticables, mais bientôt les vents de la Mongolie se font sentir ; c'est pourquoi la première partie de l'été est généralement sèche et souvent fort pénible du fait des tourbillons de poussière soulevés par le vent. L'été est très chaud. Les pluies, amenées généralement par les vents du sud-est, ne commencent guère avant les grandes chaleurs, c'est à dire aux mois de juillet et août. Alors, il pleut jour et nuit sans interruption. Néanmoins, la moyenne de la pression atmosphérique n'est que de 600 à 700 millimètres. En somme, l'air est beaucoup plus sec qu'il ne l'est au Japon ou en Corée, par exemple.

(1) Traduction littérale : poussière jaune.

CHAPITRE III

RESSOURCES DE LA MANDCHOURIE

Les ressources naturelles de la Mandchourie sont connues du monde entier. Son sol et sous-sol renferment d'immenses richesses. Le sol est fécond et fertile; le souci de l'engrais est chose ignorée du paysan.

Les bassins des rivières Nonni, Soungari et Liao avec leurs affluents comportent les régions des terres arables. De même que pour la superficie de la Mandchourie, des évaluations contradictoires s'affrontent quant à la superficie des terres cultivables et cultivées.

La S.M.R. donne les chiffres suivants pour l'ensemble du pays : (1)

Terres cultivables	30 millions d'hectares environ
Terres cultivées	13 — — —
Restent à cultiver	17 — — —

Il ressort de ces indications que dans la province de Liaoning, il reste à cultiver moins d'un tiers des terres arables au Kirin, un peu plus d'une moitié et, au Heilungkiang, un peu plus des deux tiers.

Il est plus facile de dénombrer les endroits où la terre est moins fertile que de désigner les multiples districts où le sol est rémunérateur. Les districts les moins fertiles sont la partie sud-ouest du Heilungkiang, le sud des districts de Barga, l'ouest de celui de Pétuna ; il faut y ajouter les districts sis aux confins de la Mongolie, les régions au Sud de Tsitsihar et d'Anta. Dans le nord du Heilungkiang et de la

(1) Rapport de la S.D.N. Documents annexes.

rive droite de l'Amour le sol est assez mal connu. Citons encore la région nord-ouest de la province de Liaoning et de Solun vers la Mongolie. En outre, la vallée du Yalou, du côté mandchourien, ainsi qu'une partie des régions montagneuses du Liaoning et du Kirin ne sont pas propres à l'agriculture ou le sont peu.

A l'exception de ces régions, partout ailleurs la qualité du sol est excellente. Ainsi se présentent la riche plaine qui, dans la Mandchourie du Nord, va des bords du Grand Hing-an, à l'ouest, à la plaine de Soungari, à l'est et, naturellement, cette dernière. Le sol y est formé d'une terre noire, convert d'un humus profond. Ce vaste et fertile territoire comprend la région centrale du district de Barga, les plaines du nord de Tsitsihar et d'Anta, la région de Heilungkiang, celle de l'Oussouri, du Bas-Soungari et l'est du district de Pétouna (2). On peut y comprendre également le district de Kharbine. En Mandchourie du Sud, c'est la région au sud de Kharbine et les vallées et plaines si prospères qui entourent les rivières de Liao, Haut-Soungari et Mou-tang-kiang et leurs affluents. Bornons-nous là.

Cette terre féconde produit une grande variété de céréales, fèves, légumes, fruits, plantes textiles, etc. Les principaux produits agricoles sont les suivants : fèves de soja et autres fèves, kaoliang (sorgho), millet, maïs, blé, orge et riz. Viennent ensuite : les semences et grains de toutes sortes, patates douces et fruits. Pour les plantes textiles, mentionnons : le chanvre, le lin, la ramie et le coton. Comme autres produits agricoles, il y a le tabac et les cocons de soie sauvage.

Le soja et ses dérivés sont le principal article d'exportation. Le kaoliang est à la base de la nourriture de la population mandchourienne. En 1930, parmi les produits exportés, le soja et ses dérivés prirent la première place avec environ 207 millions de Hkw taels, soit 35 % du total de l'exportation; le kaoliang et autres céréales, la deuxième place avec environ 64 millions de Hkw taels, soit 16 %.

Actuellement, l'élevage s'exerce surtout dans la partie ouest de la province de Heilungkiang et dans les districts occidentaux du Liaoning, aux confins de la Mongolie. Cependant, dans les régions agricoles de la Mandchourie, les colons chinois conservent dans leurs fermes d'importants troupeaux de bœufs, poneys, mûles et ânes, destinés aux travaux de culture ou à être vendus comme bêtes de trait. L'élevage des pores et des

(2) *Ibidem*, p. 120.

moutons est pratiqué sur une très grande échelle en Mandchourie et dans la Mongolie inférieure.

Il n'existe pas d'exportation de viande de boucherie, celle-ci étant réservée à la consommation intérieure. Par contre, est considérable l'exportation des dépouilles animales : peaux, cornes, os, poils, laine, etc. En 1929, le montant des peaux exportées a atteint la somme de 5.223.000 Hk. tael (3). La chasse aux bêtes à fourrures constitue une ressource naturelle importante. Après la Sibérie, la Mandchourie est, sans contredit, en Extrême-Orient, le pays le plus riche en fourrures de prix. Zibelines, renards, belettes, rats, écureuils, lièvres, loupes, etc., y abondent. Les fourrures de la province de Heilungkiang sont les plus appréciées; viennent ensuite celles de Kirin. On comprend que, dans ces conditions, l'est et le nord de la Mandchourie soient de magnifiques terrains de chasse.

Les fourrures sont généralement expédiées non tannées. En 1926, il fut expédié pour 9.790.000 yens de fourrures dont 3.000.000 par Dairen, 2.700.000 par Vladivostock et 4.000.000 par Tien-Tsin. La réserve forestière est aussi l'une des grandes richesses des Trois Provinces de l'Est. Les régions forestières les plus exploitées actuellement sont celles de San-hsing, des vallées du Soungari et du Yalou. Les plus riches se situent cependant dans le Grand et Petit Hing-an, mais leur exploitation est rendue difficile faute de moyens de transports bon marché et à portée de la main. Les réserves forestières offraient en 1930, dans les principaux districts forestiers une superficie de 88.798.872 acres, représentant comme bois, évalué en pieds cubiques : 149.918.085.300 (4).

On compte plus de 300 espèces d'arbres dans ces forêts, dont huit conifères. D'après les chiffres produits par M. Chu Hsiao (5), nous avons calculé que 38 1/2 % environ des réserves forestières consistent en conifères et 61 1/2 % environ en arbres à feuilles caduques.

En ce qui concerne le débit de bois, les importations, les exportations et la consommation locale, elle peut s'établir ainsi, en prenant pour base les chiffres fournis par la S.M.R. (6) pour la période de 1925 à 1929 (évaluation en pieds cubiques) :

Quantités extraites 42.295.688

(3) Rapport de la S.M.R., p. 145.

(4) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 130.

(5) Chu Hsiao : *Manchuria, a economic survey*, dans « Pacific Relations » (1929), p. 393.

(6) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 132.

Importations	7.354.340
Total	49.650.028
Exportations	12.309.828
Consommation locale	37.478.392

La valeur des exportations du bois mandchourien par Dairen, Antoung, Ying-kéou, Kharbine pour cette même période a roulé sur une moyenne annuelle de 4.530.723 Hk. tels (7).

On voit d'après ce qui précède l'importance des richesses forestières de la Mandchourie. On ne saurait conclure cependant qu'elles sont exploitées d'une façon rationnelle, puisque les exportations en bois et bambou ne constituent qu'environ 1 % du total des exportations de la Mandchourie.

Le sous-sol mandchourien renferme également de grandes richesses minérales, dont les principales consistent en charbon et fer.

En ce qui concerne la houille, les estimations des réserves traduisent de grandes différences.

Il existe de grandes quantités de lignite, mais les réserves de charbon à coke de bonne qualité sont plutôt restreintes. Cependant, pour ce qui concerne la province de Heilungkiang, on ne saurait rien préciser, la plus grande partie de cette province n'ayant pas été prospectée.

La Mandchourie possède d'importants dépôts de minerai de fer; malheureusement pauvres, la plupart sont en teneur de fer.. Un expert des plus qualifiés estime à 740 millions de tonnes les réserves actuelles et potentielles de la Mandchourie du Sud (8).

Les réserves de minerai riche sont très faibles. D'après le *Geological Survey of China*, à peine plus de 1 % des dépôts de la Mandchourie du Sud contiendrait du minerai dont la teneur en fer dépasserait 40 % (9). Il faut s'empresse d'ajouter que, parmi les dépôts de minerai considérés comme réserves, certains ont une teneur en fer de moins de 25 % et ne seraient pas exploitables à l'heure actuelle.

La production du minerai de fer de toute la Mandchourie, pour la période de 1926 à 1930, a été en moyenne de 7.071.052 tonnes métriques par an (10).

(7) Etabli par nous d'après les chiffres de J.-C. Balet, *La Mandchourie*, 1932, p. 158.

(8) Tegengren, *Iron ores and Iron industry of China*, p. 121.

(9) D'après le Service d'Etudes géologiques de Chine, juin 1932.

(10) Calculé sur la base des chiffres fournis par la S.M.R., dans Rapport de la S.D.N., Documents annexes, p. 106.

Pour cette même période, les exportations de fonte ont été estimées à une moyenne annuelle de 2.134.952 tonnes métriques (11).

La valeur des exportations des produits du sous-sol : charbon, fer, etc. a atteint en 1930 : 46.114.947 Hk. taels, soit 11 % du total des exportations (12).

La plupart des mines de fer se trouvent dans la province de Liao-ning. L'importance des dépôts dans la Mandchourie du Nord est à peine connue, mais certaines régions de la province de Kirin et de l'est de Kharbine seraient susceptibles de contenir d'assez riches gisements (13).

Il existe encore en Mandchourie de nombreux et importants gisements de minerais divers, mais, à l'exception du charbon et du fer, l'exploitation n'en est entreprise que sur une petite échelle ou même pas du tout.

Les pêcheries sont une des ressources naturelles des Trois Provinces de l'Est, les 1.600 km. de côtes, qui bordent la Mer Jaune et la Pei-hai, depuis Antung jusqu'à Chan-kai-kwan, donnent lieu à des pêches où participent plus de 30.000 personnes. Les résultats ne sont pourtant pas ceux qu'on serait en droit d'espérer. Les baies peu profondes et presque toujours gelées en hiver sont peu favorables à la pêche. En 1929, la valeur totale des poissons vendus — en provenance de la pêche maritime — a atteint 4.692.000 yens.

Les fleuves et rivières de Mandchourie sont très poissonneuses mais, néanmoins, l'apport de la pêche en eau douce ne parvient pas à réduire l'importation d'une façon sensible.

Sur les côtes de la Mer Jaune et de la Pei-Hai, s'étalent de nombreuses salines. Leur surface est d'environ 14.000 acres. En 1929, la production du sel était d'environ 250 millions de kilos, dont 145 millions environ furent exportés, principalement vers la Corée et le Japon (15).

La valeur du sel exporté en 1930 dépassait plus de 4 millions de Hk. taels et représentait plus de 1 % du total des exportations mandchouriennes (16).

(11) Calculé sur la base des chiffres fournis par le Ministère du Commerce et de l'Industrie, Tokio, dans Rapport de la S.D.N., Documents annexes, p. 109.

(12) Rapport de la S.D.N., p. 195.

(13) D'après Ahnert : *Mineral Resources in North Manchuria*.

(14) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 154.

(15) J.-C. Balet : *La Mandchourie*, p. 160.

(16) Rapport de la S. D. N., p. 195.

CHAPITRE IV

POPULATION DE LA MANDCHOURIE

Du point de vue de son peuplement, la Mandchourie est une terre chinoise. Aucun recensement ne permet d'affirmer avec précision le chiffre de la population des Trois Provinces de l'Est, ni la proportion des Chinois qui la composent.

Un des historiens contemporains des Trois Provinces estime que, pour un habitant de source indigène, il s'en trouve plus de 30 d'origine chinoise proprement dite. Refoulées vers les confins de la Mongolie ou de l'Amour, les anciennes tribus nomades forment aujourd'hui un élément ethnique de faible importance (1). Des migrations chinoises récentes ont constitué en majeure partie la population actuelle des Trois Provinces.

Nous n'en donnerons ici qu'un rapide et bref aperçu. La population par provinces, en densité et d'après le taux de son accroissement, peut ainsi se déterminer :

Province	Population	Densité par km. carré	Taux d'accroisse- ment (1907=100)
Liao-ning	14.988.000	81	141
Kirin	9.076.000	34	206
Heilungkiang	5.134.000	9	298
Mandchourie	29.198.000	28	174

Les régions les plus densément peuplées sont, par ordre d'importance, celles qui avoisinent les lignes de chemin de fer S.M.R. : Peiping-Moukden ; Moukden-Hailuen ; Kirin-Tchangtchoen et le C.E.R. (2). Viennent ensuite les régions

(1) Rapport S.D.N., p. 113.

(2) Abréviation pour désigner le Chemin de fer de l'Est-Chinois.

autour des parties navigables des rivières Liao et Sounhari. C'est ce qui peut paraître des données reproduites ci-dessous, où le chiffre de la population est recensé par 1.000 hectares (3).

Mandchourie du Sud.

1. Sud de Moukden	7.148
2. Chemin de fer Peiping-Moukden	2.358
3. Kaiyuan	2.836
4. Chemin de fer Moukden-Hailun	1.210
5. Tchangtchoen-Kungchouling	2.631
6. Chemin de fer Sépingkiai-Taonan	1.313
7. Chemin de fer Kirin-Tchantchoen	1.267
8. Kientao	585
Total	19.348

Manchourie du Nord.

1. Ligne Sud du C. E. R.	2.164
2. Kharbine	498
3. Ligne est du C. E. R.	1.716
4. Sounhari inférieur	1.514
5. Chemin de fer Hu-Hai	1.445
6. Anta	1.114
7. Chemin de fer Tsitsihar-Kochan	1.114
8. Autres régions	418
Total	10.493

Au total général 29.841

D'après la S.M.R., il y avait, en 1930, 29 millions de Chinois en Mandchourie; d'après la même source, voici quel y était, en 1929, le nombre des étrangers (4) :

Coréens	768.280
Japonais	240.108
Russes	140.554
Anglais	589
Français	322
Américains	290
Allemands	384
Autres nationalités	733

A l'égard du nombre des Mandchous et des Mongols, nous nous trouvons en face d'estimations contradictoires. Pour M. Chu Hsiao (5) il y avait, en 1928, 771.189 Mandchous, soit 3 % de la population. De son côté, le grand japonophile, M. Balet, prétend : « On fixe généralement à quelque 2.000.000

(3) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 124.

(4) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 11.

(5) Chu Hsiao, *op. cit.*, p. 410.

le nombre le nombre de Mandchous de race et à 2.000.000 ou 3.000.000 celui des Mongols. » (6). Mais, comme le ministère des Affaires étrangères de Tokio lui-même ne donne pour nombre de Mandchous que 3 % de la population totale (7), il faut croire que les chiffres de M. Balet sont des plus exagérés.

Le chiffre de la population totale des districts sous contrôle japonais apparaissait ainsi en 1929 :

Territoire à bail de Kwantung	883.778
Zone de la S. M. R.	342.010

Total	1.225.788
-------------	-----------

En ce qui concerne les professions exercées par les Chinois dans toute la Mandchourie, en voici le pourcentage :

Agriculteurs	70,5 %
Ouvriers industriels	12,8 %
Commerçants	9,7 %
Profesions libérales	5,7 %
Militaires	1,3 %

D'autre part, il ressort de documents de source japonaise et se rapportant à une partie importante de la Mandchourie du Sud que, même dans les districts plus ou moins sous le contrôle japonais, l'activité pratique et effective des Chinois se manifeste avec 87,6 % de l'activité totale et générale, et se maintient partout ailleurs dans le pays à 99 %.

(6) J.-C. Balet, *op. cit.*, p. 141.

(7) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 113.

DEUXIEME PARTIE

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SUD-MANDCHOURIEN

CHAPITRE PREMIER

ORIGINE DU CHEMIN DE FER SUD-MANDCHOURIEN

La Russie tsariste et le Japon impérialiste, nul ne l'ignore, se disputèrent la prédominance en Mandchourie au cours de la période comprise entre les années 1895 et 1905. C'est cette période qui vit la naissance et la construction du Chemin de fer de l'Est Chinois (C.E.R.) dont le futur Chemin de fer Sud-Mandchourien (S.M.R.) n'est qu'une ligne d'embranchement.

I. - Les Accords sino-russes

La Russie, intervenant en faveur de la Chine, obligea le Japon à rétrocéder la péninsule de Liaotung (1), que ce dernier, en 1895, s'était octroyée par le traité de Shimonoseki. Ensuite, pour contrecarrer les dessins expansionnistes du Japon, Li Hung-Tchang, envoyé extraordinaire de l'empereur de Chine auprès du tsar Nicolas II, à l'occasion du couronnement, signa au mois de mai 1896, à Saint-Pétersbourg, le fameux traité d'alliance entre la Chine et la Russie.

« Le gouvernement chinois consent, exprime l'article IV de ce traité, à la construction d'un chemin de fer à travers les provinces de l'Amour et de Kirin dans la direction de Vladivostock. La construction et l'exploitation de ce chemin de fer seront concédées à la Banque Russo-Chinoise. Le contrat sera

(1) Plus tard appelée : Péninsule de Kwantung; Territoire à bail de Kwantung ou, par abréviation : T. à B.

conclu entre le ministre de Chine à Saint-Pétersbourg et la Banque Russo-Chinoise. » (2).

A la date du 28 août 1896, un contrat fut passé entre la Chine et la Russie au sujet de la création de la Banque Russo-Chinoise. Le financement de la construction du chemin de fer en question fut, en réalité, fait par la France. Ce fut, en effet, l'Emprunt Chinois, lancé et couvert principalement en France, qui fournit à la Banque Russo-Chinoise les fonds nécessaires.

Peu après, le 8 septembre 1896, fut signé par le gouvernement chinois et la Banque Russo-Chinoise le contrat régissant le statut de la Compagnie du Chemin de fer de l'Est Chinois. La construction du C.E.R. commença en avril 1897 et se termina en janvier 1902.

Bien que la création du C.E.R. se fût engagée sous le signe de l'amitié sino-russe et, naturellement, comme un instrument de défense contre les plans attribués au Japon, elle n'en constitue pas moins une emprise de l'Empire du Tsar sur une grande partie des vastes terres de la Mandchourie. La conception de la Chine, en ce qui concerne ses rapports du moment avec le Japon et la Russie, se reflète tout à fait dans la formule de Li Hung-Tchang : « L'alliance russe était un contrepoison, une antidote. »

La gestion du C.E.R. était du ressort du ministère des Finances de la Russie et, aussi longtemps que M. Witte fut titulaire de ce poste, la politique russe envers la Chine, bien qu'intéressée, resta empreinte d'une certaine modération. Mais, après l'élimination de M. Witte, se fit jour une politique plus activiste et plus expansionniste vis-à-vis de la Chine. La Russie ne crut pas pouvoir se contenter de Vladivostock comme seul débouché sur le Pacifique, ce port présentant l'inconvénient des prisonniers des glaces plus de la moitié de l'année. Elle manifesta des visées sur les deux ports de Dairen (3) et Port-Arthur (4), tous les deux libres de glaces, et qui lui donneraient l'accès tant désiré à la Mer de Chine.

Au début du mois de décembre 1897, une flotte russe occupa les deux ports mandchouriens en question. Le gouvernement de Pékin crut, tout d'abord, à un geste de défense en vue de surveiller les agissements allemands, japonais et anglais en Chine. Grande fut la déception de la Chine lorsqu'elle comprit que l'intention réelle de son alliée était bel et bien une expansion territoriale. Lorsqu'au mois de mars 1898, l'Allemagne

(2) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 212.

(3) En chinois : Ta-lien-wan; en russe Dalny; en japonais Dairen.

(4) En chinois : Lou-chouen-kéou; en japonais Ryejun.

occupa Kiao-Tchéou, la Russie en profita pour demander à la Chine un bail de 25 ans sur la Péninsule de Liaotung avec les ports de Dairen et Port-Arthur, ainsi que le droit de construire un embranchement de chemin de fer reliant Kharbine sur le C.E.R., à Dairen et Port-Arthur. Sous la pression diplomatique russe, la Chine céda et signa la convention du 27 mars 1898.

D'après l'article VIII de cette Convention la Compagnie du C.E.R. fut autorisée à construire l'embranchement en question aux mêmes conditions que celles appliquées au C.E.R. Voici la teneur de cet important article VIII : il constitue, pour ainsi dire, l'acte de naissance du Chemin de fer Sud-Mandchourien :

Le gouvernement chinois consent à ce que l'autorisation accordée dans la 22^e année du Kouang-Su (5) à la Compagnie du Chemin de fer de l'Est Chinois soit, à partir de la date de la signature du présent accord, étendue à la construction d'une ligne d'embranchement reliant l'une des stations du chemin de fer ci-dessus cité à Ta-lien-wan : de même, si le besoin s'en fait sentir, la même autorisation pourra être accordée pour la construction d'une ligne d'embranchement reliant la ligne principale à un point convenable de la côte, dans la Péninsule de Liaotung, entre Yinkéou et le fleuve Yalou. Toutes les clauses du contrat conclu la 22^e année de Kouang-Su, entre le gouvernement chinois et la Banque Russo-Chinoise, doivent être strictement observées en ce qui concerne la ligne d'embranchement sus-mentionnée. La direction de la ligne et les localités qu'elle devra desservir seront fixées par Son Excellence Siou et la Compagnie du Chemin de fer chinois de l'Est. Le consentement donné à la construction de cette ligne d'embranchement ne devra jamais servir de prétexte à aucun empiètement sur le territoire chinois, ni porter atteinte aux droits souverains de Sa Majesté l'Empereur de Chine.

Six semaines plus tard, le 7 mai 1898, une convention additionnelle fut signée entre la Chine et la Russie concernant le bail de Lu-choen-kéou (Port-Arthur) et Ta-lien-wan (Dairen).

L'article III de cette convention additionnelle intéresse particulièrement la présente étude :

Le gouvernement russe consent à ce que les points terminus d'embranchement reliant le Chemin de fer transibérien à la péninsule de Liaotung soient Luchouen-kéou et Ta-lien-wan, et aucun autre port de ladite péninsule. Il est, de plus, convenu réciproquement que la concession des Chemins de fer dans les régions traversées par cette ligne d'embranchement ne sera pas accordée aux sujets d'autres puissances. En ce qui concerne le Chemin de fer que la Chine doit construire elle-même de Chan-kai-kouan à un point

(5) 1896, d'après le calendrier occidental.

aussi proche que possible de cette ligne, la Russie s'engage à s'abstenir de toute ingérence dans sa construction.

Deux mois plus tard, le 6 juillet 1898, un arrangement pour la construction de la ligne d'embranchement Sud-Mandchourienne du C.E.R. fut signé entre le gouvernement chinois et la Compagnie du C.E.R. Cet arrangement contient les modalités et les précisions de détail se rapportant à la construction et à l'exploitation de l'embranchement en question.

Quatre documents régissent donc la construction et l'exploitation de l'embranchement sud-manchourien du C.E.R. Repré-
nons-les avant de poursuivre :

1. Contrat pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer de l'Est Chinois entre le gouvernement chinois et la Banque Russo-Chinoise, du 8 septembre 1896.

2. Convention concernant le bail de Lu-chouen-kéou et de Ta-lien-wan, entre la Chine et la Russie, du 27 mars 1898.

3. Convention additionnelle entre la Chine et la Russie concernant le bail de Lu-chouen-kéou et de Ta-lien-wan, du 7 mai 1898.

4. Arrangement pour la construction de la ligne d'embranchement sud-mandchourienne du Chemin de fer de l'Est chinois entre le gouvernement chinois et la Compagnie du Chemin de fer chinois de l'Est, du 6 juillet 1898.

Les stipulations principales contenues dans les documents énumérés ci-dessus peuvent se résumer ainsi :

a) La Compagnie du C.E.R. devait construire la ligne et, à partir du jour de l'ouverture au trafic, l'exploiter pendant 80 ans; à la fin de cette période, la ligne passerait gratuitement à la Chine; mais, à l'expiration d'une période de 36 ans, la Chine avait le droit de la racheter, à un prix qui serait fixé d'un commun accord;

b) La Chine avait consenti à céder gratuitement tous les terrains nécessaires au Chemin de fer qui étaient la propriété de l'Etat; ceux appartenant à des particuliers pouvaient être expropriés au prix courant. La Compagnie pouvait y construire les bâtiments nécessaires à la ligne et à son exploitation;

c) La Compagnie était autorisée à construire et à exploiter les lignes télégraphiques nécessaires pour les besoins de la ligne;

d) Les tarifs pour le transport des voyageurs, des marchandises, etc., sont fixés par la Compagnie;

e) Dairen sera considéré comme ouvert au commerce étranger de toutes les nations;

f) La Compagnie obtenait le droit de couper du bois et d'extraire le charbon nécessaire pour les besoins de la ligne;

g) Il était convenu que la concession des chemins de fer dans les régions traversées par la ligne ne sera pas accordée aux sujets d'autres puissances;

h) En ce qui concerne la zone neutre limitrophe au territoire à bail, il était convenu que, sans le consentement de la Russie, aucune concession de chemin de fer, de construction de routes ou d'exploitation de mines, aucun privilège industriel ou commercial ne serait accordé aux sujets des autres puissances, de même que les ports de la côte maritime est ou ouest de la zone neutre ne seraient pas ouverts aux sujets des autres puissances;

i) La Compagnie aura « le droit absolu et exclusif » de l'administration de ses terrains.

En ce qui concerne le dernier droit, la Russie en interpréta la clause d'une façon beaucoup plus large que ne semblaient le comporter diverses autres stipulations du contrat (6). Sans doute la Chine ne cessa de protester contre les continuelles tentatives faites par la Russie pour élargir la portée du contrat, mais elle ne fut pas en mesure de les empêcher. Progressivement, la Russie, avec le développement rapide de ses villes, le long de la voie ferrée, réussit dans la zone du Chemin de fer de l'Est Chinois à se créer des droits équivalents à des droits de souveraineté. On verra par la suite quels torts ces empiétements causèrent à la Chine.

En 1898, commença la construction du tronçon principal jusqu'à Dairen, avec un embranchement vers Port-Arthur; l'aménagement de Port-Arthur en station navale russe avec de vastes fortifications; la construction au terminus de la ligne, à Dairen, d'une ville moderne et d'un port moderne, déclaré port franc, en 1899, et ouvert aux navires et au commerce étrangers. En même temps fut fondée la ville moderne de Kharbine au point de jonction du C.E.R. et de son embranchement sud-mandchourien. Tous ces travaux furent terminés, en grand hâte, en juillet 1903, sept mois avant le début de la guerre russo-japonaise.

Pour de tels travaux, y compris la construction du C.E.R. et de son embranchement sud-mandchourien, la Russie dépensa plus de 588 millions de roubles, auxquels il importe d'ajouter les nombreux millions de roubles rendus nécessaires pour la reconstruction des fortifications de Port-Arthur.

Du fait des concessions et des droits obtenus de la Chine par les divers traités et contrats de 1896 et 1898, la position de la Russie en Mandchourie devenait de plus en plus forte. Mais,

(6) Rapport du Comité Lytton, p. 36.

inversement, son expansion territoriale, non contente d'attiser les rancunes latentes du Japon, suscita des hostilités, des rivalités de la part des autres puissances intéressées dans les affaires d'Extrême-Orient, notamment de l'Angleterre, qui voyait d'un mauvais œil l'accès de la Russie à la Mer Jaune.

II. - Effets du Traité de Portsmouth

Ce furent l'antagonisme profond et de vieille date entre l'Angleterre et la Russie, de même que la rivalité immédiate russo-japonaise en Mandchourie qui déterminèrent le conflit.

Le Japon déclara la guerre à la Russie, le 10 avril 1904, peu de temps après l'achèvement de l'embranchement du chemin de fer du C.E.R.

Après sa défaite, la Russie signa, le 5 septembre 1905, aux Etats-Unis, le traité de Portsmouth. Par les articles V et VI de ce traité, la Russie cédait au Japon le bail sur le Liaotung, Dairen et Port-Arthur, y compris le tronçon de la ligne d'embranchement de Dairen à Tchang-tchoen, c'est-à-dire le futur chemin de fer sud-mandchourien. Transcrivons ces articles V et VI du dit traité, qui devaient constituer un tournant sérieux dans l'histoire du chemin de fer et fut si gros de conséquences pour les futures relations sino-japonaises :

ART. V. — Le gouvernement impérial de Russie cède au gouvernement impérial du Japon, avec le consentement du gouvernement de Chine, le bail de Port-Arthur, de Ta-lien et des territoires et eaux territoriales adjacentes, ainsi que tous les droits, privilèges et concessions se rattachant à ce bail ou en faisant partie, et il cède, de même, au gouvernement impérial du Japon tous les travaux et propriétés publics dans le territoire sur lequel s'étend le bail sus-mentionné.

Les deux parties contractantes s'engagent mutuellement à obtenir du gouvernement de la Chine le consentement mentionné dans la stipulation ci-dessus.

Le gouvernement impérial du Japon donne, de sa part, l'assurance que les droits de propriété des sujets russes dans le territoire sus-mentionné seront parfaitement respectés.

ART. VI. — Le gouvernement impérial de Russie s'engage à céder au gouvernement impérial du Japon, sans compensation, avec le consentement du gouvernement de Chine, le chemin de fer Tchang Tchouen (Kouan-Tcheng-Tseu) et Port-Arthur et tous ses embranchements avec tous les droits, privilèges et propriétés y appartenant dans cette région, ainsi que toutes les mines de charbon dans ladite région, appartenant à ce chemin de fer ou en exploitation pour son profit.

Les deux hautes parties contractantes s'engagent mutuellement

à obtenir du gouvernement de Chine le consentement mentionné dans la stipulation ci-dessus.

On s'empressera de remarquer ici comment les deux adversaires s'engagent mutuellement à exercer la pression nécessaire pour que la Chine accepte des stipulations d'un traité, sur lesquelles elle n'a pas été consultée préalablement et qui dépassent les droits concédés dans les traités et contrats primitifs.

III. - Traité de Pékin et Convention additionnelle

Si, par la suite, le Japon n'avait demandé à la Chine que son acception, pure et simple, des stipulations du traité de Portsmouth et de l'aménagement complémentaire qu'il comportait à son égard, tout aurait été encore relativement bien. Mais le Japon ne l'entendit pas ainsi. Il profita de la faiblesse de la Chine pour lui imposer, en plus du traité de Pékin du 22 décembre 1905, une convention additionnelle de la même date, par laquelle il s'octroya des avantages et des concessions que la Russie n'avait jamais possédés.

Voici les deux articles principaux du traité de Pékin du 22 décembre 1905, conclu entre la Chine et le Japon :

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement impérial chinois accepte tous les transferts et engagements que la Russie a consentis au Japon par les articles 5 et 6 du traité de paix précité (Portsmouth).

ART. 2. — Le gouvernement impérial japonais s'engage, en ce qui concerne le territoire cédé à bail, aussi bien qu'en ce qui concerne la construction des voies ferrées et l'exploitation, à se conformer consciencieusement aux accords primitifs conclus entre la Russie et la Chine. Dans le cas où une question serait soulevée sur les sujets, le gouvernement japonais en décidera en consultation avec le gouvernement chinois.

Les droits et concessions supplémentaires les plus importants que le Japon s'est octroyés par cette convention additionnelle peuvent se résumer ainsi :

a) Ouverture de 16 villes mandchouriennes comme places de commerce et résidences internationales (*art. 1*);

b) Le Japon obtient le droit de maintenir, améliorer et exploiter la ligne de chemin de fer militaire entre Antung et Moukden sous certaines conditions (*art. 6*);

c) Règlement de l'établissement des concessions japonaises à Yinkéou (Antung et Moukden) (*art. 9*);

d) Etablissements d'une entreprise mixte sino-japonaise pour exploiter les richesses forestières du Yalou (*art. 10*);

e) Pour toutes les questions inscrites dans le traité et la convention additionnelle du 22 décembre 1905, le traitement le plus favorable sera réciproquement accordé (*art. 12*).

D'autre part, en ce qui concerne les dispositions du traité de Portsmouth favorables à la Chine ou qui mettaient un frein aux prétentions de monopole russes et japonaises, voici les points les plus marquants :

1. La Russie et le Japon devaient évacuer la Mandchourie et rétrocéder à l'administration chinoise toutes les parties occupées à l'exception du territoire à bail (*art. 3*);

2. Engagements équivalents de la part du Japon et de la Russie à l'assurance de la chance égale de toutes les nations dans leurs entreprises en Mandchourie (*art. 4*);

3. Le Japon et la Russie s'engageaient à n'exploiter leurs voies ferrées respectives en Mandchourie que dans un but commercial et industriel (*art. 7*).

Il est superflu d'avancer que ces engagements restèrent lettre morte surtout de la part du Japon.

Résumons. De la rivalité russo-japonaise en Mandchourie résultèrent deux grandes voies ferrées : la C.E.R. et son rejeton, l'embranchement sud-mandchourien. Construits par les Russes en territoire chinois, financés par les Français, jalousés par les Anglais et les Américains et convoités par les Japonais, ces deux chemins de fer devinrent l'instrument de pénétration russe en Mandchourie. A la suite de la guerre russo-japonaise, le Japon se fit attribuer le Territoire à bail de Kwantung et l'embranchement sud-mandchourien du C.E.R. depuis Tchang-Tchouen jusqu'à Dairen. En plus des droits accordés primitivement aux Russes — qui en avaient abusé — le Japon, par le traité de Portsmouth, le traité et la convention additionnelle de Pékin, se fit octroyer de nouveaux droits et concessions.

CHAPITRE II

CARACTERE ET STATUT DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SUD-MANDCHOURIEN

Lorsque le traité de Portsmouth eut cédé au Japon le chemin de fer depuis Tchang-tchouen jusqu'à Dairen, pratiquement la question se posa de savoir à quelle fin et comment exploiter ce chemin de fer et ses dépendances. En pleine guerre, déjà, le chef d'état-major japonais, Kotama, s'en était préoccupé. Après avoir conçu l'idée d'organiser une compagnie de chemin de fer sur le modèle de la fameuse Compagnie des Indes Anglaises, il avait aussitôt chargé ses collaborateurs d'examiner les circonstances dans lesquelles cette compagnie avait été créée, de scruter ses statuts et son fonctionnement (1).

Par ailleurs, tandis que le ministre des Affaires étrangères, le baron Komura, se trouvait en Amérique en vue de la conclusion du traité de paix de Portsmouth, à Tokio, dans l'entourage du mikado et de Katsura, président du Conseil, on discutait le problème de la forme et du caractère à donner à l'entreprise de l'exploitation du S.M.R. Les uns voulaient que la nouvelle entreprise fût régie par l'Etat lui-même, les autres désiraient lui assigner le caractère et les buts d'une société de colonisation et d'expansion.

Au cours même de la période des négociations de paix, il fut sérieusement question du fameux plan Harriman, appelé ainsi du nom de son auteur, le grand financier américain, surnommé le « roi des chemins de fer américains » (2).

(1) D'après *Les Relations économiques entre la Chine et le Japon*, édité par A. Nachbaur, Peiping, 1931, p. 35.

(2) G. Kennan : *E. G. Harriman, a biography*. Boston and New York, 1922, vol. II, chap. XVIII, Far Eastern Plans.

D'après ce projet, dont il sera parlé ultérieurement, le chemin de fer sud-mandchourien devait être vendu à un consortium mixte américain-japonais moyennant paiement de 100 millions de yens. Le 12 octobre 1905, le baron Katsura, président du Conseil, en accord avec le Conseil des ministres, conclut en ce sens un accord préliminaire avec Harriman. Mais, rentré à Tokio avec le texte du Traité de Portsmouth, le baron Kouma (3), adversaire résolu du projet Harriman réussit à faire accepter son point de vue par ses collègues du cabinet, et le contrat préliminaire avec Harriman fut, en conséquence, répudié et annulé.

Dans la création de la Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien, le gouvernement japonais d'alors suivit les idées de Kotama. Cette compagnie ne ressemble aucunement aux compagnies de chemin de fer, telles que nous les connaissons en Europe et en Amérique, dont le but est purement économique. La S.M.R. offre davantage une analogie avec la Compagnie des Indes organisée par l'Angleterre pour la conquête des Indes.

Conçue comme une compagnie étatique de colonisation et d'expansion, la S.M.R. fut présentée sous la forme anodine et simple d'une « société anonyme » mi-privée, mi-gouvernementale. Aujourd'hui, à la lumière de tout ce qui s'est passé en Mandchourie et en Chine depuis la création de la S.M.R., il est aisé d'apercevoir les liens qui unissent la politique japonaise en Mandchourie et son organe d'exécution principal : la S.M.R. Nous nous bornerons à produire quelques témoignages.

L'écrivain japonais bien connu, le Dr S. Okamatsu (4), s'exprime ainsi :

...Après le traité de Portsmouth et l'accord de Pékin, le Japon a obtenu le droit de succession du territoire à bail de Kwantung et de la concession du S.M.R. et ses dépendances. Le but de notre gouvernement était de les affecter comme base d'opération dans la Mandchourie. Dans le territoire à bail, il y a un gouverneur général, qui a la mission officielle de la gouverner dans ce sens. Mais le gouverneur général n'a pas le droit d'exercer ses fonctions en dehors du territoire à bail, sous peine de provoquer inévitablement des complications et des conflits avec les autres puissances. C'est la raison pour laquelle le gouvernement japonais a pris comme modèle de conduite celle employée par les autres grandes puissances dans leurs sphères d'influence dans le monde, et c'est dans ce sens là et pour ce but que la S.M.R. a été créée...

(3) Ministre des Affaires étrangères du Japon.

(4) Le Dr. Okamatsu est considéré au Japon comme la plus grande autorité en la matière.

...Nominalement, la S.M.R. est une compagnie commerciale, mais en réalité elle est un organisme gouvernemental créé en vue de l'exploitation et la conquête ultérieure de la Mandchourie... (5)

Le fameux gouverneur Goto fut appelé par le gouvernement japonais à prendre le poste de premier président de la S.M.R. Avant son entrée en fonction, Goto, dans une conférence qu'il eut avec Ito, autre homme d'Etat japonais, spécifia que « l'expansion continentale du Japon en Mandchourie et Mongolie répondait à une nécessité vitale ». Il ajouta : « La S.M.R. est en réalité une compagnie nationale pour la colonisation japonaise de la Mandchourie. » (6). Ce fut la thèse qui guida le premier président de la S.M.R. dans la direction économique et politique de la compagnie à lui conférée. Depuis, cette politique fut suivie dans ses grandes lignes par tous ses successeurs.

Voici, d'autre part, comment s'exprime M. Matsuoka, le président actuel de la compagnie, dans un discours prononcé, le 29 août 1935, à Dairen, devant l'assemblée des fonctionnaires de la S.M.R. (7).

...La S.M.R. n'est point une compagnie privée et commerciale... Au contraire, elle a une mission nationale. La Compagnie de la S.M.R. constitue le patrimoine national légué par l'empereur Meiji au peuple japonais. Le peuple japonais l'a paye avec le sang de 100.000 de ses fils. La Compagnie de S.M.R. n'appartient ni à moi, qui en suis le président, ni à vous, qui en êtes les fonctionnaires, mais elle appartient à l'empereur, à toute la nation japonaise. C'est une œuvre sainte de la patrie...

Que la S.M.R. ait été considérée comme l'instrument de la conquête de la Mandchourie, cela ressort encore des noms particuliers que les Japonais et la presse japonaise lui ont donnés. C'est ainsi qu'on l'appelle la « Compagnie du Plan National » ou bien le « Royaume du S.M.R. », etc. (8).

La base légale de la Compagnie du S.M.R. repose sur trois documents, à savoir :

1. Décret impérial japonais n° 142, de juin 1906, autorisant la fondation de la Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien.

2. Décret gouvernemental du 1^{er} août 1906 donnant des instructions gouvernementales au sujet de l'organisation de la Compagnie du Chemin de fer-Sud-Mandchourien.

3. Statuts de la société par actions de la Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien, adoptés le 22 novembre 1906, par l'Assemblée générale des actionnaires.

(5) Dans la Revue japonaise « Toyo », décembre 1933, p. 9 (en japonais) Nachbaur.

(6) Goto : *Coup d'œil sur la colonisation japonaise*, pp. 54-57.

(7) D'après la Revue japonaise « Kentai », décembre 1935, p. 72.

(8) Nachbaur, *op. cit.*, pp. 34 et 35.

Les observations extrêmement importantes quant à la forme et quant au caractère et à la fonction de la nouvelle compagnie constituée peuvent ainsi se résumer :

1. La constitution de la compagnie dépend :

a) d'un décret impérial japonais;

b) d'instructions gouvernementales spéciales.

En outre, l'article 26 des instructions gouvernementales concernant les fonds de garantie gouvernementale demande l'approbation spéciale de la Diète Impériale, ce qui confère à la compagnie un caractère national particulier.

2. L'article 20 des Règles Supplémentaires du Décret Impérial, ainsi que différents articles concernant les actions et les actionnaires prouvent avec quelle circonspection le gouvernement procède à l'admission des premiers actionnaires et des nouveaux.

3. Le gouvernement se réserve la moitié des actions de la Compagnie, contre la remise du chemin de fer, etc. à la S.M.R. comme apports gouvernementaux.

4. Le gouvernement nomme le président, le vice-président et les directeurs de la compagnie. Les deux premiers n'ont pas besoin d'être actionnaires. Le gouvernement fixe les émoluments et allocations des dirigeants de la compagnie dont s'agit. Par conséquent, le gouvernement est assuré de leur fidélité au conformisme.

5. Le président a droit de vote et voix prépondérante en cas de partage des voix. De ce fait, le gouvernement est toujours assuré d'une majorité, et faut-il y ajouter les voix des autres dirigeants qu'il nomme. D'où contrôle absolu sur la compagnie.

6. Le règlement donne au président de larges pouvoirs : celui de représenter la compagnie et de contrôler toutes ses affaires. En outre, le nouveau président, par suite de la démission des membres du Conseil d'administration, est habituellement autorisé à choisir les successeurs parmi ceux qui sont pour lui « *persona gratà* » (9).

7. Le gouvernement nomme des contrôleurs (10) investis de larges pouvoirs et ayant droit d'examiner livres et affaires de la Compagnie. Par ces hommes de confiance, le gouvernement est assuré d'un contrôle supplémentaire.

8. Le gouvernement peut congédier les dirigeants et fonctionnaires de la Compagnie et annuler les décisions prises par eux.

(9) C. Walter Young : *Japanese jurisdiction in the South Manchuria Railway Area*, p. 88.

(10) En anglais : « supervisors ».

9. Des stipulations diverses ont donné au gouvernement japonais le droit complet de contrôle sur la Compagnie. Le règlement du 1^{er} août 1906 stipula que l'approbation du gouvernement était nécessaire pour toutes modifications aux statuts de la Compagnie, pour l'élaboration du budget ainsi que pour les émissions d'obligations de la Compagnie. L'article 22 du dit Règlement prévoyait que « sans la permission du gouvernement, la Compagnie ne pourra céder ni ses droits fondamentaux ni ses propriétés, ni les offrir en garantie ». Ce n'est qu'avec l'approbation du gouvernement que les tarifs de transport peuvent être modifiés. Les projets de la construction et du développement de la Compagnie doivent également être soumis à l'assentiment du gouvernement. Finalement, le Règlement énonça que, « sur la réquisition faite par le gouvernement, la Compagnie devra à n'importe quel moment être en mesure de mettre les voies ferrées, les propriétés et dépendances à la disposition du gouvernement. »

Ce court exposé nous permet de voir que le gouvernement japonais exerce très étroitement son influence sur la Compagnie du S.M.R. Le gouvernement contrôle complètement la Compagnie, non seulement pour les affaires d'un ordre supérieur, mais même pour celles qualifiées de courantes. C'est ainsi que, sous le couvert d'une entreprise ferroviaire et industrielle, la Compagnie du S.M.R., tout en conservant son caractère officiel, garde un lien étroit avec le gouvernement japonais. Etant donné qu'aucun gouvernement japonais ne peut être formé sans le consentement de l'armée japonaise, on comprendra que la S.M.R. se trouve, par répercussion, subordonnée au clan militaire de l'Empire Nippon et se laisse guider par lui. Ainsi, la Compagnie du S.M.R. peut apparaître non seulement comme un excellent instrument de développement économique, mais encore et surtout comme un organe prépondérant de la politique japonaise en Mandchourie.

Le caractère national et gouvernemental de la Compagnie du S.M.R. est encore confirmé par les garanties que le gouvernement japonais a assumées vis-à-vis des actionnaires et des financiers de la Compagnie. En effet, le gouvernement japonais garantit, sous certaines conditions, le paiement de l'intérêt des obligations émises par la Compagnie du S.M.R. pour la construction du chemin de fer ou pour les opérations des entreprises s'y rattachant (art. 13 et 14 des Instructions gouvernementales).

**

Que la Compagnie du S.M.R. ne se borne pas à une activité purement économique et commerciale, cela ressort sans équi-

voque des articles V et VI des Instructions gouvernementales :

Art. V. — Sur le territoire du Chemin de fer et sur le territoire de ses entreprises auxiliaires, la Compagnie doit, avec l'autorisation du gouvernement, prendre toutes mesures utiles concernant les travaux publics, l'hygiène et l'éducation.

Art. VI. — Afin de couvrir les frais nécessaires pour les travaux mentionnés à l'article précédent, la Compagnie pourrait, avec l'autorisation du gouvernement, percevoir des taxes chez les personnes vivant sur le territoire du Chemin de fer et ses dépendances, ou bien asséoir des impôts pour les dépenses nécessaires.

Ces stipulations équivalent à un droit d'administration sur le territoire occupé par la Compagnie. Toutefois, elles constituent une violation des accords qui confèrent à la Compagnie, non pas le droit d'administration civile et politique, mais seulement le droit d'administration commerciale et technique.

En ce qui concerne le contrôle de la Compagnie, il existe deux catégories de fonctionnaires chargés de ce soin : les « Commissaires aux comptes » (1) élus par les actionnaires qui fixent leurs émoluments et les « contrôleurs gouvernementaux » nommés par le gouvernement fixant, lui aussi, leurs émoluments. Les commissaires aux comptes qui doivent être des actionnaires « examineront les affaires de la Compagnie ». Les « superintendants » ou « contrôleurs gouvernementaux » sont en réalité des délégués permanents du gouvernement auprès de la Compagnie. Ils ont des pouvoirs extrêmement larges et peuvent examiner tout ce qui concerne l'activité, les affaires, les finances et les comptes de la Compagnie. Ils peuvent assister aux assemblées des actionnaires, y prendre la parole, mais ils n'ont pas droit de vote. Voilà qui montre bien jusqu'à quel point le gouvernement japonais surveille et contrôle la S.M.R.

*
**

D'après l'article XXI, chapitre III, des Statuts de la S.M.R., « le droit d'être actionnaire de la Compagnie est limité aux gouvernements du Japon et de la Chine et leurs ressortissants ». Cet article semble être une « invite » aux Chinois de participer aux profits et à la gestion de la Compagnie. Toute autre est la réalité. L'écrasante majorité des actions se trouve entre les mains du gouvernement japonais et des actionnaires japonais. De son côté, le gouvernement chinois n'a entretenu aucun rapport avec la Compagnie et ne possède pas la moindre action. Si quelques Chinois — au service de la S.M.R. — détiennent quelques actions de la Compagnie, le nombre en est si

(1) Dans le texte anglais : « inspectors ».

négligeable qu'il est inutile d'insister (12). Il est vrai qu'en son temps, le gouvernement japonais demanda, officiellement, au gouvernement chinois s'il désirait souscrire une partie des actions de la Compagnie, mais personne ne saurait s'étonner du refus du gouvernement chinois, si l'on considère que le gouvernement japonais, et par le nombre d'actions en sa possession et par les différentes stipulations des statuts, demeurait le maître absolu de la Compagnie. A ce propos, un observateur étranger qui avait pu juger de près la situation pouvait affirmer avec juste raison, au mois d'août 1906, qu'« il était impossible d'imaginer que les Chinois puissent investir leurs capitaux dans la Compagnie du S.M.R. » (13).

La Compagnie du S.M.R. est un instrument formidable entre les mains du gouvernement japonais. Son but est l'exploitation immédiate, l'expansion successive et l'annexion ultérieure de la Mandchourie. Société par actions, en théorie, avec des statuts des plus élastiques, la Compagnie du S.M.R., dirigée en fait et contrôlée par le gouvernement japonais, n'est, en réalité, qu'un prolongement du Japon sur le territoire chinois.

(12) C. Y. Ling, *La position et les droits du Japon en Mandchourie*, p. 126.

(13) Bertram Lemnox-Simpson, *The truce in the east and its aftermath*, p. 229.

CHAPITRE III

ADMINISTRATION ET FONCTIONNEMENT DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SUD-MANDCHOURIEN

Lorsque le tronçon Tchangtchoen-Dairen de l'embranchement sud-mandchourien du C.E.R. fut cédé par la Russie au Japon, les autorités militaires japonaises en assurèrent la gestion jusqu'à la remise officielle, le 1^{er} avril 1907, à la nouvelle compagnie.

La constitution de la Compagnie du S.M.R. fut confiée à une commission d'organisation créée en vertu du Règlement supplémentaire du Décret impérial, articles 18 à 22, dont voici la teneur :

ART. 18. — Le gouvernement nommera une commission chargée de la négociation de toutes affaires se rattachant à l'organisation de la S.A. par actions du Chemin de fer sud-mandchourien.

ART. 19. — La Commission d'organisation établira les articles statutaires de la Compagnie et, après approbation par le gouvernement des dits articles, ouvrira à la souscription la première émission d'actions.

ART. 20. — Quand la première émission d'actions aura été souscrite, la commission soumettra au gouvernement la liste des souscripteurs et sollicitera son autorisation d'organiser la Compagnie.

ART. 21. — L'autorisation sus-mentionnée ayant été obtenue, la commission d'organisation fera sans délai recouvrer le premier versement dû sur chaque action souscrite.

Ce premier versement ayant été effectué comme prévu ci-dessus, la commission réunira sans délai une assemblée générale d'organisation.

ART. 22. — A l'issue de la première assemblée générale, la commission d'organisation transmettra son mandat au président de la S.A. par actions du Chemin de fer sud-mandchourien.

La commission d'organisation, composée de 81 membres et sous la présidence de Masatake Terauchi, élaborà les statuts de la Compagnie en conformité du Décret impérial et des directives gouvernementales, puis procéda à l'émission des actions pour une première tranche de capital.

Les statuts, approuvés par le gouvernement japonais, furent ensuite adoptés, le 22 novembre 1906, par l'assemblée générale des actionnaires. La Compagnie fut enregistrée officiellement, le 7 décembre 1906, avec la désignation de « Minami Manshu Tetsudo Kabushiki Kaisha », c'est-à-dire : Société par actions à responsabilité limitée du Chemin de fer Sud-Mandchourien (1). Il avait été décidé, primitivement, que le siège social serait à Tokio avec une agence à Dairen, mais cet ordre fut révoqué et, à partir du 1^{er} avril 1907, le siège social fut transféré à Dairen, une agence étant conservée à Tokio. Jusqu'au transfert définitif du siège social à Dairen, ce fut la commission d'organisation qui administra la Compagnie du S.M.R. C'est à partir du 1^{er} avril 1907 que commencèrent officiellement les opérations de la Compagnie.

L'administration de la S.M.R., jusqu'à sa réorganisation en 1930, était divisée en 5 sections ou départements en dehors du secrétariat du Président et d'un certain nombre de bureaux annexes (2).

Ces cinq départements étaient les suivants (3) :

1. Direction générale des Affaires étrangères.
2. Finances, Comptabilité, Contrôle.
3. Chemins de fer, Ports, etc.
4. Mines de charbon, Industrie, Commerce.
5. Affaires locales, Travaux publics, Hygiène, Education, etc.

En 1924, nous rencontrons pour l'administration 10 divisions distinctes, mais qui peuvent être ramenées aux cinq départements précités :

1. Direction, présidence (avec Affaires étrangères).
Affaires générales.
Agence Tokio.
Agence Kharbine.
2. Trésorerie, Comptabilité.
3. Chemins de fer, Ports.
4. Mines de charbon.
Fontes et cokes.

(1) En anglais : South Manchouria Railway, Joint Stock Co.

(2) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 91.

(3) D'après : *Vingt ans de l'histoire de la S.M.R.*, édité par la S.M.R. (en japonais) et commenté par Wou Ying Hoa; dans la traduction chinoise, p. 14.

Industrie et Commerce.

5. Affaires locales : Travaux publics, Hygiène, Education.

L'Administration de la Compagnie fut réorganisée le 28 avril 1930 avec point de départ au 14 juin 1930. Après cette réorganisation, il y eut désormais 12 départements ou sections dont voici l'énumération (4) :

1. Section principale de la Direction.
2. Section de l'Organisation.
3. Section des Affaires étrangères.
4. Section de la Trésorerie.
5. Section du Chemin de fer.
6. Section des Mines de charbon.
7. Section des Usines métallurgiques.
8. Section des Ventes.
9. Section industrielle.
10. Section d'Administration locale.
11. Section des Ateliers de construction.
12. Section d'Achats et Coopérative.

Le vice-président et les directeurs dont les fonctions, jusqu'alors, n'avaient pas été clairement définies, furent placés à la tête des départements que nous venons d'énumérer, la responsabilité du service leur incombant. Le nombre des directeurs fut porté de 6 à 8 (5).

L'examen du tableau des différents organes de l'administration de la S.M.R. évoque les divers ministères d'une nation. Au surplus, le commandant de l'armée japonaise de Kwantung, le gouverneur général de Kwantung ainsi que l'organisation consulaire japonaise fournissent, au « Royaume du S.M.R. », en intime collaboration avec sa direction, l'armée, les gardes du chemin de fer, la police, les tribunaux, les services de renseignements et l'espionnage, ce qui équivaut à de véritables ministères de la Guerre, de l'Intérieur, de la Justice, etc. Le journaliste tchèque bien connu, Anton Zischka, a pu écrire dans l'un de ses livres (6) :

...La S.M.R. devient un Etat dans l'Etat, une puissance plus redoutée en Chine que Tokio et ses soldats. Elle achète des gouverneurs chinois, entretient un « Bureau de renseignements », un centre d'espionnage. Son président, qui change avec les cabinets, a rang de plénipotentiaire, la Compagnie jouit de prérogatives diplomatiques. Elle a sa police, gouverne la Mandchourie comme le résident général gouvernait la Corée avant l'annexion officielle...

(4) Rapport de la S.M.R., pp. 92-93.

(5) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 91.

(6) Anton Zischka, *Le Japon dans le Monde*, p. 210.

De source chinoise (7), il nous est donné de savoir que, toujours d'après la réorganisation de 1930, la direction des différents départements se trouve répartie entre les dirigeants de la S.M.R. de la manière suivante :

Le président, assisté du vice-président ou d'un directeur, dirige :

1. La section principale de la Direction.

La section de l'Organisation.

La section des Affaires étrangères.

Chacun des départements suivants a à sa tête un directeur :

2. La section de la Trésorerie.

3. La section du Chemin de fer.

La section des Ateliers de construction.

4. La section de l'Administration locale.

5. La section des Mines de charbon.

La section de Fonte et Coke.

La section des Ventes.

La section d'Achats et Coopératives.

6. La section Industrielle ou de Production.

7. La section du Contrôle.

Comme nous le savons déjà, les dirigeants de la S.M.R., à l'exception des Inspecteurs, sont tous nommés par le gouvernement japonais. Les inspecteurs sont élus par les actionnaires. Le nombre des dirigeants et la durée de leur fonction sont arrêtés comme suit :

Président et vice-président : 5 ans;

Directeurs (6 au plus) : 4 ans;

Commissaires aux comptes (de 3 à 5) : 3 ans.

Les fonctions des dirigeants et les conditions de leur exercice sont définies aux Statuts dans les articles 37 à 48 :

ART. 37. — Les jetons de présence et indemnités du président et des directeurs seront fixés par le gouvernement.

Les honoraires des commissaires aux comptes seront fixés au cours d'une assemblée générale.

ART. 38. — Les directeurs seront requis de déposer, pendant la durée de leur mandat, entre les mains des commissaires aux comptes, 100 actions leur appartenant. Ces actions ne seront rendues aux directeurs, à l'expiration de leur mandat, qu'après *quittus* donné par l'assemblée générale de leur gérance.

ART. 39. — En cas de vacance d'un poste de commissaire aux comptes, une assemblée générale extraordinaire sera réunie pour une élection partielle et le nouveau commissaire sera élu pour le reste du mandat vacant.

(7) Hsu Hsing-Kai, *L'Impérialisme japonais et la Mandchourie* (en chinois), pp. 258-265.

Cependant, une élection partielle peut être ajournée jusqu'à la prochaine assemblée générale des actionnaires, sauf dans le cas où le nombre des commissaires aux comptes se trouve réduit à 2 ou moins encore.

ART. 40. — Le président fera fonction d'administrateur délégué et exercera un contrôle général dans toutes les affaires.

Le vice-président fera fonction de président en cas d'incapacité ou de vacance de ce dernier.

En cas d'incapacité du président et du vice-président, le gouvernement appointera un directeur comme substitut du président (1).

Le vice-président et les directeurs assisteront le président, chacun d'eux étant chargé d'une branche d'exploitation de la Compagnie. Les commissaires aux comptes agiront comme questeurs.

ART. 41. — Les président, vice-président et directeurs de la Compagnie s'interdiront toute participation à aucune autre affaire ou négoce, sous quelque nom que ce soit, pendant la durée de leur mandat, sauf par autorisation spéciale du gouvernement.

ART. 42. — Le président conservera au siège social, ainsi qu'à la succursale, les copies des statuts et les procès-verbaux des assemblées générales. Au siège social sera tenu le registre des actionnaires et des obligations.

ART. 43. — Le président soumettra les documents suivants aux commissaires aux comptes sept jours avant la date fixée pour l'assemblée générale des actionnaires :

1. Inventaire des biens de la Compagnie;
2. Bilan;
3. Rapport d'exploitation;
4. Compte de pertes et profits;
5. Propositions concernant les fonds de réserve et les dividendes.

ART. 44. — Le président aura tout préparé au siège social la veille de l'assemblée générale : les documents sus-mentionnés et le rapport des commissaires aux comptes.

ART. 45. — Le président soumettra à l'assemblée générale ordinaire les documents mentionnés à l'article 43 et en obtiendra l'approbation.

Le président publiera le bilan après l'obtention de l'approbation ci-dessus.

ART. 46. — Les commissaires aux comptes doivent examiner les documents à présenter par le président à l'assemblée générale et faire un rapport sur leur opinion à l'assemblée.

ART. 47. — Les commissaires peuvent à tout moment demander au président un rapport sur les affaires de la Compagnie et en examiner la direction et la situation.

ART. 48. — Les contrôleurs de la S.A. du Chemin de fer Sud-Mandchourien peuvent, à tout moment, inspecter les arrangements de l'exploitation de la Compagnie, en examiner les coffres et la comptabilité ainsi que tous documents et articles y afférents.

Les contrôleurs peuvent, chaque fois qu'ils le jugent nécessaire,

requérir de la Compagnie un rapport sur ses comptes d'exploitation et sa situation.

Ils peuvent assister, à titre consultatif, aux assemblées générales, mais n'ont pas le droit de vote.

La S.M.R. utilise un grand nombre de fonctionnaires, agents, employés et ouvriers. Sur leur nombre, état et conditions, nous ne possédons pas de renseignements complets. D'après une source japonaise (8), la Compagnie employait en 1907 2.180 fonctionnaires et 4.293 employés, ensemble 6.473 personnes, non compris les travailleurs irréguliers et saisonniers. Dans les seuls ateliers de construction de la S.M.R., 2.777 personnes étaient occupées en 1910-1911, dont 1.280 Japonais et 1.497 Chinois. A partir de 1924, nous trouvons des statistiques plus détaillées. Le nombre des personnes employées régulièrement par la S.M.R. entre les années 1924 et 1928 était en moyenne de 3.500 fonctionnaires, 200 agents spéciaux, 11.500 employés japonais, 13.000 Chinois, représentant en salaires, pour la seule année 1928 : 2.261.075 yens (9).

Dans ces chiffres ne sont pas compris les travailleurs irréguliers et saisonniers, non plus, d'ailleurs, que les ouvriers des ateliers de la zone du S.M.R., lequel, en 1918, s'élevait à 5.465, dont 2.205 Japonais et 3.260 Chinois (10).

D'une statistique de 1924, il ressort encore que la ligne du Chemin de fer proprement dite occupait à elle seule la moitié de tous les employés attitrés (17.775), suivi par les Mines de Charbon (7.040) et de Fonte et Coke (2.764). On notera également que la S.M.R. a à sa solde plus de 5.000 fonctionnaires des affaires locales, c'est-à-dire des Services publics, Affaires municipales, etc. Nous avons parlé plus haut de la réorganisation administrative de 1930. Cette réorganisation fut l'occasion pour la Compagnie d'« éliminer » 590 fonctionnaires supérieurs et employés subalternes, dans le but d'« assurer une administration plus satisfaisante et de réduire les frais » (11). Le président de la S.M.R. donna comme prétexte la « dépression économique », mais il semble, en la circonstance, que certains scandales jouèrent un rôle assez notable. Devons-nous ajouter qu'il avait même été question d'une épuration de caractère politique?

Les fonctionnaires, employés et ouvriers au service de la S.M.R. n'ont pas le droit de se syndiquer ni le droit de grève.

(8) Wou Hing Hoa, *op. cit.*, p. 17.

(9) *Annuaire Mandchou Mongol*, 1929, p. 76 (en japonais).

(10) Wou Hing Hoa, *op. cit.*, p. 46.

(11) Rapport S.M.R., 1930, p. 91.

Par contre, la Compagnie a fondé cinq associations et institutions de sortes différentes lui permettant de maintenir son influence sur ses employés et de les contrôler.

La Société de Secours Mutuel est obligatoire pour tous les employés gagnant moins de 100 yens par mois; pour les autres, elle demeure facultative (12). Les membres versent de 5 à 7 % sur leurs salaires mensuels et reçoivent, en contrepartie, l'assistance médicale pour eux et leur famille. La Société assiste également ses membres au cas de naissances ou décès et les assure contre accidents et incendie. Ce système est étendu, semblablement aux employés chinois.

Le dépôt de garantie par les employés est obligatoire. Chaque employé régulier de la Compagnie est astreint à verser comme garantie et selon une échelle fixe, une certaine somme à la Caisse de la S.M.R. Le retrait n'en peut être opéré que pour réglr des dommages dont l'employé est rendu responsable ou lors de sa mise à la retraite. Le dépôt de garantie peut être affecté à l'achat d'actions de la S.M.R.

Une autre institution, celle-là facultative, est le Compte d'Epargne des Employés, qui sert un intérêt assez élevé pour les économies qui lui sont confiées, si l'on en croit la brochure de propagande de la Compagnie (13).

La Société Coopérative de la S.M.R., fondée en 1919, est dirigée par la S.M.R. Elle comptait 27.000 membres en 1934 (14).

L'Association des Employés de la S.M.R. fut organisée par la Compagnie en 1925 et tous les employés, Japonais ou Chinois, en devinrent membres automatiquement. C'est une espèce employés un lieu de délassement et leur procure des distractions de toutes sortes avec, aussi, quelques facilités. Ce club possède, outre une maison principale à Dairen, ses propres maisonnettes sises dans 40 endroits différents tout au long de la ligne du S.M.R. En réalité, cette association, dirigée par la S.M.R. par personnes interposées, a pour but, sous une façade « autonome », de maintenir l'esprit de la S.M.R. parmi les employés japonais, et de rattacher par mille petits moyens les employés chinois à la politique de la Compagnie.

Toutefois, si l'on envisage le côté financier de ces différentes institutions, on peut soupçonner que l'initiative de la S.M.R. n'est pas uniquement dictée par des mobiles philanthropiques et humanitaires.

Les chiffres gardent leur éloquence, même lorsqu'ils sont

(12) Brochure de propagande du S.M.R., 1935, p. 53.

(13) *Ibidem*, 1935, p. 54.

(14) *Ibidem*, p. 54.

extraits comme les suivants du bilan général de la S.M.R. du 31 mars 1930 :

Fonds pour les retraites des employés yens	6.500.000
Dépôts d'épargne des employés	8.226.953
Dépôts de garantie des employés	36.905.670
Fonds de la Société de Secours Mutuels	4.719.510

Au total yens 56.352.133

En effet, la S.M.R. a la faculté de pouvoir travailler avec cette coquette somme d'argent provenant de ses employés.

La S.M.R., à côté des employés et travailleurs japonais, emploie un grand nombre de travailleurs chinois. Cependant, les travailleurs japonais sont toujours favorisés d'un travail régulier, alors que celui des Chinois présente plutôt un caractère temporaire. L'exploitation intensive des travailleurs chinois par la S.M.R. les amenèrent à se grouper pour se défendre. Sur les organisations ouvrières à Dairen et le mouvement des grèves dans les territoires administrés par les Japonais, la *Manchuria Year Book* (15), d'inspiration japonaise, constate qu'« il n'y a pas de syndicats systématiques, mais des syndicats ouvriers quand même... » surtout parmi les Chinois. « A la fin de 1923, les employés chinois aux Ateliers Sahoku de la S.M.R. formèrent le syndicat « Talien Chunghua Kunghsuehuei » sous le couvert d'une Association d'aide mutuelle. L'année suivante, ce syndicat répandait son influence parmi les Chinois travaillant à la « Manchuria Dock Company », filiale de la S.M.R. et dans les filatures de coton et usines diverses. En 1925, le Syndicat envoya des délégués à la seconde Convention de l'Union Nationale des Employés et Travailleurs des Chemins de fer à Tcheng-Tchéou (Hou-nan, province chinoise); celui-ci, à la fin de l'année 1925, commença à enrôler, à Dairen, tous les travailleurs chinois. Cependant, au cours de l'été 1926, les autorités japonaises prononcèrent la dissolution des syndicats. Cette répression ne semble pas avoir enrayé le mouvement des grèves dont l'examen attentif permet de révéler que même les travailleurs japonais, pourtant favorisés, sont loin d'être satisfaits des conditions de travail que leur offrent la S.M.R. et ses affiliées.

(15) *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 288-289.

CHAPITRE IV

LA S.M.R. ET L'IMPERIALISME JAPONAIS

Le Gouvernement, tout en étant l'organe le plus important de l'Impérialisme japonais, n'en est pas, néanmoins, l'unique expression. L'Impérialisme japonais possède d'autres éléments, institutions et organismes qui, directement ou non, influent sur la S.M.R. et sa ligne économique et politique.

Les instruments principaux de la politique japonaise sont les suivants :

- le Gouvernement japonais;
- la camarilla militaire;
- les « Genro »;
- les partis politiques;
- les grands capitalistes.

Pour la Mandchourie, on ne doit pas oublier de mentionner encore :

- le Gouverneur Général du Kwantung;
- le Commandant de l'Armée du Kwantung;
- l'Organisation Consulaire japonaise.

Nous avons montré aux chapitres précédents certains aspects de la dépendance de la Compagnie vis-à-vis du Gouvernement japonais.

Il nous faut examiner maintenant comment, dans la pratique, la direction de la S.M.R. est liée étroitement avec le Gouvernement japonais. Chaque changement de Cabinet japonais a, d'une façon générale, comme conséquence, la nomination d'un nouveau Président de la S.M.R. Bien que les statuts de la Compagnie stipulent que le Président soit nommé pour une durée de cinq ans, les faits démontrent qu'à une seule exception près, celle de la présidence de Nakamura, tous les

présidents, qui se sont succédés à la tête de la S.M.R., n'ont jamais accompli la durée légale de leur fonction. Ils ne l'ont remplie, en moyenne, qu'environ deux ans, comme il ressort du tableau ci-dessous :

Président de la S. M. R.	Affiliation politique	En fonction Ans	Mois	Cabinet au pouvoir
1. Goto.	—	1	9	Saionji- Katsura.
2. Nakamura.	—	5	—	Katsura.
3. Nomura.	—	0	8	Yamamoto.
4. Nakamura.	Doshikai.	3	1	Okuma.
5. Kunizawa.	Indépendant.	1	2	Térauchi.
6. Nomura.	Seiyukai.	2	1	Hara.
7. Hayakawa.	Seiyukai.	1	5	Hara.
Shima (provis.).				Takahashi.
8. Kawamura.	Indépendant.	1	9	Kato.
				Yamamoto.
				Kiyoura.
9. Yasuhiro.	Kensaikai.	2	2	Kato.
				Wakatsuki.
10. Yamamoto.	Seiyukai.	2	2	Tanaka.
11. Sengoku.	Meinseito.	1	10	Hamagushi.
12. Ushida.	—			Wakatsuki.

Tous ont été des représentants influents des partis politiques (1). Le nouveau président de la Compagnie, d'accord avec le Chef du Cabinet japonais, choisissait parmi les *persona grata* les autres hauts fonctionnaires de la S.M.R. qui, pour la plupart, sont dans la ligne de la politique du Cabinet japonais. Ainsi, celui-ci peut-il faire de la Compagnie du S.M.R. l'agent d'exécution de sa politique en Mandchourie. Cette pratique équivalait à la subordination de la Compagnie du S.M.R. aux partis politiques japonais.

Les directives politiques du Gouvernement japonais parviennent, en général, au Président de la S.M.R. à Dairen, en provenance du Cabinet du Chef du Gouvernement, et passent, le plus souvent, par le Ministère des Voies et Communications ou par le Département de Colonisation. Théoriquement, les ordres et instructions du Gouvernement devraient être transmis au Président de la Compagnie par le truchement du Gouverneur Général de Kwantung, mais, en pratique, il n'en est pas ainsi.

(1) Nachbaur, *op. cit.*, p. 33.

**

Lorsque nous parlons du Gouvernement japonais, il est nécessaire de préciser la signification spéciale que sa forme représente et qui est tout à fait éloignée de correspondre à aucune conception occidentale, tout au moins dans son terme actuel. L'armée et la marine sont sous la dépendance directe de l'Empereur, et nul gouvernement ne peut être constitué sans le consentement de l'Armée et de la Marine, appelées à fournir les candidats aux postes de Ministres de la Guerre et de la Marine. Ainsi s'explique que la Camarilla militaire, appuyée par le parti militariste ou par les partis assimilés, décide en dernier ressort dans toutes les questions d'une importance fondamentale. Ce fut cette camarilla qui imposa Kotama, chef du parti militariste, comme premier gouverneur général du Kwantung, et Goto, ancien gouverneur civil de Formose, comme premier président de la S.M.R. Ce fut Goto qui, en étroite collaboration avec le Gouverneur Général du Kwantung et autres auxiliaires, élaborait le plan initial de l'activité économique et politique de la S.M.R. Son successeur, Nakamura, le seul président de la S.M.R. qui ait accompli sa fonction jusqu'à son terme légal, poursuivit pendant plus de cinq ans, opiniâtrement, la réalisation du plan Goto, c'est-à-dire le plan expansionniste approuvé par le clan militaire du Japon.

**

Mais, une fois les assises de la S.M.R. solidement établies, le jeu des intérêts des partis politiques japonais s'abattit sur la puissante Compagnie, aux ressources énormes, aux influences étendues. C'est dès après la nomination de Nomura, successeur de Nakamura, que les rivalités des partis politiques commencèrent à s'exercer autour de la S.M.R. Ainsi, put-on voir que, si les chefs des Cabinets japonais nomment et changent les présidents de la S.M.R., la seule gestion du Président de la S.M.R. suffit, par contre, à entraîner la chute d'un Cabinet. Tel fut le cas du Cabinet de Yamamoto, 1913-1914 : la gestion de la S.M.R. fut une des causes déterminantes de sa chute et le président de la Compagnie suivit le Cabinet dans sa retraite.

Durant la Grande Guerre, le Président de la S.M.R. avait été investi, en même temps, des pouvoirs du Gouverneur Général du Kwantung, ce qui équivalait à des pouvoirs quasi-dictatoriaux sur la politique japonaise en Mandchourie. Pendant cette période, la lutte et la rivalité des partis politiques japonais furent mises en sourdine, dans une certaine mesure

tout au moins, mais la guerre terminée, les rivalités des partis autour de la riche Compagnie reprirent de plus belle, et plusieurs scandales retentissants éclatèrent sous le Cabinet Hara, qui avait nommé Nomura président de la S.M.R.

C'était fatal. Les énormes ressources dont dispose la S.M.R. amenèrent certains partis politiques à y chercher les fonds nécessaires à leurs campagnes politiques et électorales. L'intérêt de certains capitalistes et la convoitise des dirigeants de la Compagnie aboutirent à des gaspillages, des fraudes et des escroqueries. Combien de ces scandales furent dévoilés ? Combien furent étouffés ? Il est difficile de répondre. Nous n'en mentionnerons que quelques-uns, objets de procès retentissants.

En 1920, le vice-président de la S.M.R., Nakanishi, racheta à un prix exorbitant le four à coke appartenant à la Compagnie Orientale des Fours à coke, et ristournait la différence entre ce prix et sa valeur réelle au parti Seiyukai. A dire d'experts, le four à coke valait tout au plus 500.000 yens; mais Nakanishi le factura à la S.M.R. au prix de 2.000.000 yens. L'un des directeurs actuels de la S.M.R., Shohi, alors chef des approvisionnements des fours à coke des Mines de Fushun, fut incarcéré à Tokio, et Nakanishi également condamné (2).

L'affaire, ainsi que le scandale de l'opium dans lequel fut impliquée l'administration du Territoire à bail de Kwantung, soulevèrent une vive émotion, tant en Mandchourie qu'au Japon. Inculpés, témoins, experts et personnages cités étaient tous des hommes influents, touchant de près ou de loin à la S.M.R. Un député de Kenseikai, ayant eu vent de l'affaire, interpella violemment le Président du Conseil au cours d'une discussion du budget à la Chambre, le 31 novembre 1921 (3).

Un autre scandale, à la même époque, fit également sensation. Affiliée à la S.M.R., la Compagnie de Navigation « Dai-ren Kishen Kaisha » racheta à la Compagnie Ushita un vapeur de 8.500 tonnes, le « Manchuria Maru », sur la base de 325 yens par tonne, soit à un prix de trois ou quatre fois supérieur à celui du marché d'alors. La différence fut également affectée à des fins politiques (4).

Kawamura, président de la S.M.R. de 1922 à 1924, porta les fonds secrets de la Compagnie de 300.000 yens à 800.000 yens, pour pouvoir financer l'élection du Cabinet Kiyoura. On voit comment grande est la puissance des présidents de la S.M.R., au point d'avoir à leur disposition — tels de véri-

(2) Nachbaur, *op. cit.*, p. 39.

(3) Nachbaur, *op. cit.*, p. 39.

(4) *Ibidem*, p. 39.

tables présidents du Conseil — des fonds secrets d'une importance considérable.

Ces scandales, ces procès montrent combien sont étroits les liens qui unissent la S.M.R. aux partis politiques du Japon.

En 1928, alors que Tanaka (5) était chef du Cabinet japonais, Yamamoto, membre influent du parti Seiyukai, fut nommé président de la S.M.R. dans le seul but de réaliser les plans immédiats de ce parti en Mandchourie et en Mongolie. Ce fut Yamamoto qui mena les négociations secrètes avec Tchang-Tso-Lin à propos du plan dit des « Cinq nouvelles lignes de Mandchourie et de Mongolie ». Ce plan ne fut jamais ratifié, Tchang-Tso-Lin ayant été assassiné comme son wagon privé pénétrait sur la voie du réseau japonais. On a prétendu que cet assassinat avait été exécuté à l'instigation d'un colonel japonais, T. Kawamoto (6), maintenant l'un des directeurs actifs de la S.M.R. Cet événement contribua à la chute du Cabinet Tanaka. C'est encore un exemple de l'enchevêtrement de causes qui lie le sort des cabinets de Tokio à celui de la S.M.R. et réciproquement.

**

Il est nécessaire d'ouvrir ici une parenthèse. Il existe au Japon un nom : « Genro » (7), qu'on ne donne qu'aux anciens hommes d'Etat éminents, ayant assisté et présidé à la formation d'un nouvel Etat japonais issu de la Restauration impériale de Meiji (8). Ces Genro, « Doyens politiques » d'une grande expérience, constituaient « *ex officio* » une institution qui, pendant le dernier quart de siècle, a joué un rôle primordial en désignant les hommes politiques de premier plan et, parmi eux, ceux qui paraissaient les plus aptes à administrer la S.M.R., notamment aux postes de président et de vice-président. Cette institution des Genro, auprès de laquelle, dans les questions importantes, le Mikado prenait toujours conseil, survit aujourd'hui seulement, en la personne du prince Saionji.

**

Ce fut sur la recommandation de Saionji que Sengoku (1928-1931) fut nommé président de la S.M.R., en vue de soumettre la Compagnie à un plan de rationalisation dans la ligne du parti Minseito. Parmi les raisons qui le déterminèrent à démis-

(5) Général Tanaka, chef du Cabinet japonais en 1928 et chef du parti Senjukai.

(6) D'après la Revue japonaise « Kantai », décembre 1935.

(7) D'après le chinois : Yuen-lao-Doyen ou éminence ancienne.

(8) En 1868.

sionner, on doit compter les attaques du parti Seiyukai. Nouvel exemple démontrant comment le succès ou l'insuccès des rivalités politiques sont susceptibles de provoquer des changements dans la présidence de la S.M.R.

Ushida, le successeur de Sengoku, fut également choisi sur la recommandation de Saionji. On approche alors au moment crucial de la politique d'expansion et de domination japonaises en Mandchourie. C'est en vue de se préparer aux événements, que le programme de réorganisation de la S.M.R. comportait entre autres mesures le licenciement du personnel superflu et non conformiste, ainsi que la fusion des partis politiques dans son propre sein. Deux mois après, la camarilla militaire créait l'incident qui fournit le prétexte à l'armée japonaise d'occuper militairement la Mandchourie.

**

Selon Upton Close (9), Saionji a exercé une influence modératrice sur la politique expansionniste japonaise. Il serait peut-être plus exact de dire qu'il a exercé une influence conciliatrice entre l'aile modérée et l'aile activiste de l'Impérialisme japonais.

**

Dans ce qui précède, nous avons donné des exemples qui démontrent l'étroite liaison existant entre l'administration de la S.M.R. et la politique générale japonaise pour la conquête de la Mandchourie. Nous avons mis en évidence la dépendance absolue de la S.M.R. vis-à-vis du Gouvernement japonais et mis en lumière la prépondérance de la camarilla militaire et des partis politiques. Nous avons montré l'influence exercée directement ou non par les Genos sur la direction de la S.M.R. et vu comment les rivalités et les convoitises se déchaînaient autour des ressources formidables de la Compagnie. Il nous reste à dire quelques mots sur la petite famille des grands capitalistes japonais.

**

Selon une source japonaise (10), le dernier recensement au Japon révéla 23 ploutocrates, avec chacun un revenu allant de 1 à 6 millions de yens. Les Japonais désignent leur ploutocratie par le terme : « les Cinq Maisons », mais, si l'on va au fond des choses, on peut dire, sans beaucoup s'égarer, que les trusts Mitsui et Mitsubishi possèdent ou contrôlent

(9) Upton Close : *Le péril japonais*, p. 250.

(10) Etude parue dans la Revue japonaise « Hinode », d'après Upton Close, *op. cit.*, p. 281.

à eux seuls toute la production de l'Empire Japonais (11). Nous verrons par la suite que la plupart des porteurs privés des actions de la S.M.R. se recrutent parmi les grands capitalistes et les grandes banques japonaises. Cependant, si les grands capitalistes ont investi des capitaux dans la S.M.R., ils en ont surtout recueilli les bénéfices. A l'ombre de l'activité et de l'influence de la S.M.R. en Mandchourie, ils ont sous des formes différentes, commerciales, industrielles et bancaires, écumé une partie considérable des richesses de la Mandchourie.

Nous avons dit au début de ce chapitre, qu'il y avait en dehors de la S.M.R., d'autres organes de l'Impérialisme japonais en Mandchourie, à savoir : le Gouverneur Général de Kwantung, le Commandant de l'Armée japonaise de Kwantung et l'Organisation consulaire japonaise en Mandchourie.

Dans l'examen des rapports existant entre la S.M.R. et les autres organes administratifs japonais en Mandchourie, il y a lieu de discriminer nettement les rapports nominaux, c'est-à-dire, ceux établis en conformité des Décrets et Règlements des rapports de fait, c'est-à-dire ceux que révèle réellement la pratique. La différence est d'importance.

Retraçons, d'abord, sommairement l'origine du Gouvernement de Kwantung. Depuis le commencement de la guerre russo-japonaise en 1904 jusqu'en août 1906, l'administration civile et militaire des territoires occupés par les Japonais fut exercée, sous diverses formes, par l'armée japonaise en Mandchourie. Mais, par l'Ordonnance impériale N° 196, du 3 juillet 1906, fut promulgué le nouveau statut officiel du « Gouvernement général de Kwantung » (12).

Aux termes de ce statut, le Gouverneur général avec Quartier à Port-Arthur, avait le contrôle de l'administration civile et judiciaire dans le Territoire à bail et devait, en outre, assurer la police de la zone de la S.M.R. Théoriquement, le Gouvernement général de Kwantung était divisé en deux départements : l'un civil, l'autre militaire. Le chef du département militaire devait, obligatoirement, être choisi parmi les officiers militaires supérieurs. Apparemment, il y avait une démarcation entre le pouvoir civil et le pouvoir militaire; seulement, il était stipulé que si le Gouverneur civil était un militaire, il était automatiquement investi des pouvoirs militaires, c'est-

(11) Upton Close, p. 281.

(12) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 78.

à-dire qu'il devenait Commandant de l'Armée japonaise de Kwantung. Or, le Gouverneur général fut presque toujours choisi parmi les hauts officiers; dès lors, la démarcation entre le pouvoir civil et militaire n'eut aucune valeur pratique. Le Gouverneur général ainsi que le Commandant de l'Armée de Kwantung, le cas échéant, étaient tous les deux nommés par l'Empereur et, par conséquent, subissaient moins que ne le faisait la S.M.R., les fluctuations politiques de Tokio. De fait, jusqu'en 1919, le Gouverneur général étant toujours un militaire, fut sous la dépendance de la camarilla militaire japonaise.



En 1919, un nouveau statut (13) établit la séparation de l'administration civile et militaire. En effet, par Décret Impérial N° 94, promulgué le 12 avril 1919, l'administration civile, fut confiée au Gouverneur civil du « Département du Kwantung », tandis que l'administration militaire se trouva placée sous les ordres du « Commandant en chef de l'Armée de Kwantung ». Le Gouverneur aussi bien que le Commandant en chef devaient être nommés directement par l'Empereur.

Le Commandant en chef commande l'ensemble des troupes japonaises stationnées dans le T. à B., ainsi que les gardes de la voie ferrée du S.M.R., et sauvegarde la sécurité de ces territoires. Le Quartier général de l'Armée de Kwantung à Port-Arthur est l'organe militaire suprême du Japon en Mandchourie. Normalement, l'armée japonaise était composée, avant l'agression du 18 septembre 1931, d'une division et de six (ou huit) régiments indépendants de gardes de chemins de fer.

Pour le Département de Kwantung, le chef en pouvait être, tout comme auparavant, un civil, mais s'il était un officier supérieur, il devenait d'office Commandant en chef de l'Armée de Kwantung. Il dépendait, par conséquent, du Mikado ou plutôt, de ses conseillers, par le choix du titulaire du poste en question, de rendre la séparation des pouvoirs civil et militaire « effective » ou illusoire. Et bien qu'après 1919, quelques civils purent être, pendant certaines périodes, titulaires du poste de Gouverneur Civil, ce fut, cependant, le pouvoir militaire qui, en général, eut toujours le dernier mot pour les questions d'importance.

Le Gouverneur civil avait, en outre, tout au moins nominale-ment, le droit de contrôle et d'administration de la S.M.R.

(13) Le statut de 1919 resta en vigueur, dans ses grandes lignes, jusqu'en 1931, sauf qu'en 1921 et 1923, on y apporta quelques modifications sans grande importance.

en cas de besoin. Les affaires civiles et générales étaient du ressort du Président du Conseil à Tokio, les affaires diplomatiques de celui du Ministère des Affaires Etrangères, tandis que les affaires militaires, depuis 1919, dépendent du Chef de l'Etat-Major à Tokio. En ce qui concerne le Président de la S.M.R., il est stipulé qu'il exerce d'office la fonction du Conseiller des Communications du Département de Kwantung.

Le Gouverneur général ou le Gouverneur civil de Kwantung est nommé par le Mikado directement. De ce fait, moins lié à la fortune essentiellement mobile des Cabinets de Tokio, que le Président de la S.M.R., le poste de Gouverneur de Kwantung est relativement plus stable, encore que la durée des fonctions des Gouverneurs qui se sont succédé, ait été, dans la réalité, des plus variables.



Depuis 1919, tous les consuls japonais en Mandchourie sont, de droit, les secrétaires du Département de Kwantung. Le Consul général japonais à Moukden, en dehors de sa qualité de chef diplomatique et de chef de la juridiction consulaire, est également, de droit, le secrétaire général du Département de Kwantung. Il existe donc une étroite collaboration entre le Département de Kwantung et le service consulaire en Mandchourie. Bien plus, de par cette combinaison et dans la mesure et dans les lieux où il existe des consulats japonais, le pouvoir de police du Département de Kwantung trouve à exercer — à l'encontre de toute légalité — au delà du T. à B. et de la « Zone », voire même dans les localités entièrement soumises à l'autorité chinoise. Quant aux agents de police des consulats japonais en Mandchourie, ils sont fournis le plus souvent par la garde du chemin de fer (14). Comme dans la « Zone » du S.M.R., il existe plusieurs consulats japonais, il va de soi qu'aussi bien là qu'ailleurs, ils sont à l'entière disposition de la direction de la S.M.R. pour tous renseignements appropriés et aussi tous autres services.

D'après la lettre des Décrets et Statuts, ces différents organismes ont nominalement, tout au moins, une certaine indépendance avec des rôles bien déterminés, mais, en fait, leurs activités s'enchevêtrent et se confondent en vue du but principal à atteindre : l'expansion et la domination japonaise en Mandchourie. Sans doute, intrigues et rivalités surgissent entre eux, vanités et ambitions personnelles s'affrontent au

(14) D'après *Vingt ans d'histoire du gouvernement général du Kwantung*, p. 274.

même titre que des querelles partisans, mais qui s'évanouissent bien vite devant le rêve de « Dai-Nippon ».

En résumé, en Mandchourie du Sud, dans les territoires contrôlés par les Japonais, le pouvoir administratif, politique, militaire et diplomatique est exercé en étroite collaboration avec la S.M.R., par trois organes : le Gouvernement ou Département du Kwantung, le Commandant en chef de l'Armée du Kwantung et l'Organisation Consulaire japonaise. Si l'on ajoute à ces trois organes, le quatrième, le plus important, la S.M.R. qui, en dehors de son activité économique, exerce par le truchement de son Département des Affaires locales et son Département des Affaires Etrangères, une activité politique, nous nous trouvons en face de cet instrument impérialiste redoutable, dit : « Les Quatre Grandes Têtes Politiques Japonaises » (15).

Mais, derrière ces quatre façades, on devine un seul esprit coordinateur, on entrevoit, en Mandchourie comme au Japon, comme fil conducteur, une tendance manifeste, qui hante les cerveaux des dirigeants japonais : l'économie et la politique dirigées et planifiées. Ici, nous touchons au fond de la question même, et nous ne pouvons mieux faire que rapporter les propos du fameux Goto, premier président de la S.M.R., celui qui, avec beaucoup d'habileté, a jeté les bases de cette vaste « entreprise des entreprises » japonaise en Mandchourie (16) :

... Nominalement, l'activité de la S.M.R. était contrôlée par l'Administration militaire et civile du Gouverneur de Kwantung, mais en réalité ce fut la Compagnie du S.M.R. qui dirigeait tout et qui coordonnait les activités des autres organes japonais en Mandchourie « ... la Compagnie était, de fait, une compagnie nationale de colonisation de la Mandchourie... »

Goto n'accepta le poste de Président de la S.M.R. qu'à la condition formelle d'avoir le champ libre pour tout diriger, tout coordonner, tant pour ce qui concernait la S.M.R. que les autres organes japonais en Mandchourie. Peu lui importait la forme, ou que, pour ménager les susceptibilités chinoises ou internationales, il fallût étaler quatre façades au lieu d'une. Nakamura, son successeur, suivit fidèlement sa trace. Durant la guerre mondiale, cette idée de centraliser en une seule main tous les organes japonais en Mandchourie, fut encore renforcée, et l'on jugea tout à fait inutile de prendre, désormais, des précautions de pure forme. Lors de l'avènement du cabinet Terauchi, Nakamura, le président de la S.M.R. nommé

(15) D'après Dictionnaire politico-économique de la Mandchourie et Mongolie (en japonais).

(16) Goto, *Coup d'œil sur la Colonisation japonaise*, pp. 54-57 et 72 (en japonais).

par Okuma, prédécesseur au pouvoir de Terauchi, fut conjointement investi des pouvoirs du Gouverneur du Kwantung. Durant cette période de l'Administration civile et militaire, les fonctions commerciales et consulaires furent entièrement assurées par des agents de la S.M.R. sous la direction de son Président

La guerre terminée, la Chine reprenant conscience, les grandes Puissances dirigèrent de nouveau leurs regards vers l'Extrême-Orient et, le Japon revint au camouflage des quatre façades. C'est ainsi que la S.M.R., sous le nouveau cabinet Hara, dut abandonner les attributs quasi-dictatoriaux que, pendant plus de trois ans, cette Compagnie soi-disant commerciale, avait exercés.

III° PARTIE

LES ACTIVITES DE LA S. M. R.

Il nous faut maintenant pénétrer au cœur même de la S.M.R., déterminer son véritable aspect et suivre son développement de 1907 à 1931.

Son plan d'action se résume en ces trois points :

- 1° Exploitation;
- 2° Pénétration et colonisation;
- 3° Annexion;

Pour le meilleur profit, la Compagnie développe la production d'électricité et de gaz, huile de schiste, etc..., c'est-à-dire tous les dérivés du charbon dont il y a pléthore. Elle prend un soin particulier pour tout ce qui sert ou favorise la bonne marche de sa voie ferrée : ateliers de constructions et de réparations mécaniques, entreprises pour la fabrication des traverses, carrières de sable, gravier, usines de ciment, réservoirs d'eau, etc...

La S.M.R. met en valeur Dairen, la « cheville ouvrière » de son action expansionniste en Mandchourie. Elle y perfectionne le port, construit des quais dotés d'un outillage moderne, des docks, des silos, des entrepôts, etc...

Elle crée des lignes maritimes entre Dairen et le Japon, avec la Chine, etc..., de même qu'elle édifie les aciéries d'Anshan en vue de la défense nationale, entendez l'invasion de la Chine et la guerre.

La Compagnie accapare les matières premières intéressant le Japon, soit pour les besoins de la métropole, soit par spéculation, en particulier les fèves de soja et ses dérivés, les minerais, le charbon, le sel, le blé, le millet et autres céréales, le bois, les peaux brutes, etc... Toute industrie ou activité entre-

prise par les Chinois ou par les Etrangers, et qui s'annonce prometteuse pour eux, suscite son envie, et la Compagnie se met aussitôt en travers pour la concurrencer. Il en va ainsi dans les industries suivantes : Allumettes, tabacs, céramiques, savonneries, teintures, produits pharmaceutiques, etc...

La S.M.R. se lance dans toutes les opérations foncières, boursières, monétaires, commerciales. Insatiable, elle veut tout dominer, tout absorber; à cette fin, elle crée, soutient, stimule tout un système de Compagnies de garanties et de crédit, des bourses agricoles, des bourses de valeurs, etc...

La Compagnie finance travaux publics et constructions immobilières, dans la zone du S.M.R. et ailleurs. Par tous les moyens, elle cherche à acquérir des terrains pour étendre sa « Zone », ce qui l'amène à s'intéresser aux industries liées à celles du bâtiment : carrières, ciment, entreprises forestières et scieries, briquetteries et tuileries, verreries, etc...

Pour battre en brèche les Chinois, elle crée des filatures de coton, soie, laine, des tanneries, etc...

Enfin, *last but not least*, la Compagnie exerce une vaste activité politique et diplomatique.

C'est ainsi qu'elle bâtit des mairies, des casernes, des écoles, hôpitaux et que, par le truchement de ses autres auxiliaires en Mandchourie, elle maintient un corps de police, de gardes de chemins de fer, une armée, des juges et tribunaux, un système de P. T. T., un Service Consulaire et des centres de renseignements et d'espionnage.

Tel est le vaste champ de cette entreprise tentaculaire et formidable qu'est la S.M.R., organe exécutif de l'emprise japonaise en Mandchourie.

- I -

**SITUATION FINANCIERE
ET ACTIVITE GENERALE DE LA S. M. R.**

CHAPITRE PREMIER

**L'ACTIVITE ECONOMIQUE DE LA S. M. R.
D'APRES LES STATUTS, DECRETS ET REGLEMENTS**

Aux termes de l'article 1^{er} du Décret Impérial japonais du 7 juin 1906, l'objet de la S.M.R. était l'entreprise du transport ferroviaire en Mandchourie.

Par les articles 1, 3 et 4 des Instructions gouvernementales japonaises d'août 1906, le domaine de l'activité de la S.M.R. en Mandchourie fut considérablement élargi, et devait s'étendre au transport ferroviaire sur les lignes suivantes :

- = Dairen — Tchang-tchoen.
- = Nan-Kouan-ling — Port-Arthur.
- = Ta-fang-chen — Liou-chou-toun.
- = Ta-che-tchiao — Ying-Kéou.
- = Yen-tai — Mines de charbon de Yen-tai.
- = Chou-Kia-toun — Fushun.
- = Moukden — Antoung-hien.

La Compagnie (art. 11) s'obligeait, en outre, à assurer un service d'Hôtellerie et Restaurants, ainsi que d'Entrepôts aux gares principales. Les quais, docks et parts devaient encore être aménagés en vue d'assurer la coordination entre les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux.

Pour sa commodité et son profit, la Compagnie pouvait également s'intéresser aux entreprises ci-dessous désignées (art. IV):

- Mines, particulièrement les mines de charbon de Fushun et Yen-tai.
- Transport maritime et fluvial.
- Centrales électriques.
- Vente à la commission des marchandises principales transportées par les lignes.
- Emmagasinage.
- Opérations immobilières et constructions dans la zone du chemin de fer.
- A toute autre entreprise, après autorisation gouvernementale.

On retrouve dans les Statuts de la S.M.R. du 27 Novembre 1906, une énumération analogue des activités de la Compagnie, à l'exception toutefois de la vente à la commission des marchandises principales transportées par les lignes. La raison nous en échappe.

CHAPITRE II

SITUATION FINANCIERE DE LA S. M. R.

§ 1. - Capitaux et Emprunts

A l'origine, le capital de la Compagnie était de 200.000.000 yens, dont 100.000.000 fournis par le Gouvernement japonais. Cet apport était constitué en partie par les propriétés en chemins de fer, en mines de charbon avec leurs dépendances, etc... La seconde moitié fut offerte en souscription au Gouvernement chinois et au public japonais et chinois. En mars 1920, 80.000.000 de yens étaient payés, laissant 20.000.000 de yens non libérés.

Une augmentation de capital faite après la guerre porta celui-ci à 400.000.000 de yens. Le Gouvernement augmenta sa souscription de 120.000.000 de yens, c'est-à-dire qu'il prit à sa charge plus de la moitié de cette augmentation, en escomptant trois parts placées par la Compagnie sur le marché de Londres : 4.000.000 de livres sterling à 5 %, 2.000.000 à 5 % et 6.000.000 à 4 1/2 %, soit, au total : 12.000.000 de livres; soit, en monnaie japonaise, 117.156.000 yens, de sorte que 2.844.000 yens de la souscription du Gouvernement n'étaient pas encore amortis. Des 220.000.000 de yens d'actions offertes au public, 170.000.000 de yens étaient souscrits et 50.000.000 restaient à libérer le 31 Mars 1930.

Primitivement, la Compagnie avait été autorisée à émettre des Bons pour une valeur équivalente à celle du capital non libéré appartenant à des actionnaires particuliers. D'après le Décret Impérial n° 4, de 1910, cette somme peut être portée au double du capital libéré, sans excéder toutefois le montant du capital autorisé. Le Gouvernement japonais peut garantir

le paiement des intérêts et du capital de ces Bons dans les mêmes limites, mais les Bons émis avec la garantie du Gouvernement doivent être remboursés dans une période maximum de vingt-cinq ans.

La politique financière de la S.M.R. à ses débuts fut plutôt de trouver des capitaux en émettant des Bons qu'en faisant de nouvelles émissions d'actions. A Londres, quatre séries de Bons d'un total de 14.000.000 de livres sterling furent émises l'une après l'autre, pendant une période qui prit fin le 3 janvier 1911. De ces Bons, nous l'avons dit, 12.000.000 furent prises par le Gouvernement à sa charge, en paiement de ses souscriptions d'actions de capital. Les 2.000.000 de livres sterling restant furent rachetées le 1^{er} juillet 1911.

Depuis cette époque, plus de vingt-trois émissions eurent lieu au Japon jusqu'au 31 mai 1930, dont l'une de 4.000.000 de livres sterling fut placée sur le marché de Londres le 12 juillet 1923. De ces 23 émissions, onze avaient été rachetées le 31 mars 1930 (1).

Jusqu'en 1917, la S.M.R. a vécu presque exclusivement avec des capitaux anglais. En effet, au 31 mars 1917, le total des investissements faits par la S.M.R. atteignait la somme de 248 millions de yens (2), tandis que l'emprunt anglais avec les apports initiaux du Gouvernement japonais s'élèvent à environ 220 millions de yens. La différence est fournie par la souscription des porteurs civils japonais. Seulement, il est intéressant de noter que la S.M.R., au 31 mars 1917, avait déjà réalisé des bénéfices accumulés de l'ordre de 40 millions de yens pour la première décade de son existence.

La S.M.R. nous dit bien qu'à partir de 1917, les emprunts émis par la Compagnie furent pour la plupart placés sur le marché intérieur, mais ce qu'elle ne nous dit pas, c'est d'où ces souscripteurs japonais tiraient leurs fonds, et quelle partie en fut, en réalité, fournie par les financiers anglais, américains et autres.

Enfin, en plus de ces capitaux et emprunts, la S.M.R. a à sa disposition des réserves très considérables : 228.306.910 yens (dont 56.352.133 proviennent des fonds des employés) et des divers crédits courants d'environ 100 millions de yens. Au 31 mars 1931, comme nous le verrons par la suite, la S.M.R. disposa des capitaux, emprunts, réserves et crédits d'une valeur de plus d'un milliard de yens.

Ainsi que nous l'avons dit, le Gouvernement japonais s'était

(1) Rapport S.M.R., 1930.

(2) Rapport S.M.R., 1936, p. 141.

réservé la moitié des actions de la S.M.R., l'autre moitié étant offerte par souscription, notamment aux capitalistes japonais pour souscription.

En contre-partie de la moitié des actions que le Gouvernement Japonais se réserva, il remit en 1907, comme apports, à la S.M.R., diverses propriétés. Cet apport du Gouvernement japonais fut ainsi comptabilisé :

Chemins de fer	25.720.000 yens
Usines	332.000 »
Ports	6.206.000 »
Mines	46.014.000 »
Travaux publics	5.939.000 »
Divers	8.189.000 »
	92.400.000 yens

L'emploi des 7.600.000 yens manquant ne nous est pas expliqué.

Plus tard, en 1920, quand le capital de la Compagnie fut porté à 440.000.000 yens, le Gouvernement japonais, en contre-partie des nouvelles actions d'un montant de 120 millions de yens, à lui remises, prit en charge les trois emprunts anglais dont nous avons parlé plus haut, totalisant 12.000.000 de livres, soit, en monnaie japonaise, 117.156.000 yens.

§ 2. - Les Porteurs privés des actions de la S.M.R.

Ainsi, du capital de 400 millions de yens, la moitié, c'est-à-dire 220 millions, ont été fournis par le Gouvernement japonais, 170.000.000, par ailleurs, restant offerts à la souscription publique.

Mais quel est, au fond, ce public ? Est-ce le peuple japonais, est-ce la petite épargne japonaise ? Nullement, ce sont, au contraire, les grandes banques, les grandes Compagnies d'Assurances, des trusts tels que le Mitsui et les Mitsubishi, des financiers tels que Sumimoto et Yasuda, des grands industriels tels que K. Hatori, fabricant de montres de camelote, etc..., bref, les quatre ou cinq clans financiers ou, si l'on préfère, les « 23 familles du Japon » (3).

Ci-dessous, les noms des plus grands actionnaires de la S.M.R., avec indication de la valeur des actions détenues par eux (4) :

(3) Il existait, à un moment donné, 23 ploutocrates japonais avec, chacun, un revenu allant de 1 à 6 millions de yens; d'après Upton Close, *Le péril japonais*, p. 281.

(4) Yauchihara, *La question de la Mandchourie*, Tokio, 1934, pp. 35 et 36 (en japonais).

Clan Mitsui

Cie d'Assurance Mitsui Seimei	158.000 yens	
Compagnie commerciale : Mitsui Bunsan	6.000.000 »	
Institut de crédit : Mitsui Shintoku	100.000 »	
		6.258.000 yens

Clan Mitsubishi

Compagnie aérienne Mitsubishi	140.000 »
-------------------------------------	-----------

Clan Sumimoto

Banque Sumimoto	3.280.000 yens
Cie d'Ass. Sumimoto seimei...	600.000 »
Sumimoto Shintoku	500.000 »

Clan Yasuda

Banque Yasuda	13.715.000 yens
Caisse d'Epargne Yasuda	2.254.000 »
Hosensha Yasuda	1.196.000 »
	17.165.000 »

Ensemble..... 27.943.000 yens

Les Banques et Compagnies d'Assurances détiennent donc plus des deux tiers de toutes les actions libérées jusqu'au 31 mars 1930.

Hormis ces banques, compagnies et clans financiers, une douzaine de très riches particuliers détiennent des actions pour une valeur considérable. Parmi eux, se distingue le fabricant Hatori avec 5 millions de yens. Cinq particuliers possèdent chacun plus de 1 million de yens d'actions, et six particuliers plus de un demi million.

§ 3. - Analyse du Bilan de la S.M.R. au 31 mars 1930

Reproduisons le bilan qui clôtura l'exercice du 1^{er} Avril 1929 au 31 Mars 1930.

ACTIF

Actions de capital non libéré (X)	52.844.000 yens
Placements immobilisés	716.201.517 »
Marchandises	6.686.120 »
Magasins et approvisionnements	8.323.434 »
Actions et obligations	94.226.837 »
Comptant disponible	192.878 »
Dépôts	33.963.269 »
Valeurs engagées	69.265.704 »
A recevoir d'autres maisons	6.400.718 »
Fonds de garantie	610.856 »
Effets à recevoir	12.770 »
Comptes divers à recevoir	7.333.763 »
Comptes divers payés d'avance	54.816.123 »
Bilan en cours des comptes et travaux d'art	2.083.687 »
Escompte sur titres et frais	11.084.615 »
Compte de change	60.904 »

TOTAL 1.807.457.658 yens

PASSIF

Capital (par actions)	440.000.000 yens
Réserve légale	22.430.000 »
Réserve spéciale	145.400.000 »
Effets à retirer (à payer)	22.000.000 »
Fonds pour les retraites des employés ...	6.500.000 »
Bons à ordre	277.102.000 »
Obligations envers d'autres maisons	1.000.865 »
Valeurs données en gage	12.350 »
Fonds de garantie	4.124.777 »
Comptes de change	38.376 »
Dépôts d'épargne des employés	8.226.953 »
Dépôt de garantie des employés	36.905.670 »
Fonds de la Société de Secours Mutuels ..	4.719.510 »
Divers comptes à payer	50.322.557 »
Bons échus non payés	61.600 »
Divers comptes reçus d'avance	3.892.947 »
Report du bilan précédent 10.194.195	
BÉNÉFICE NET	45.505.857
	55.700.052 »

TOTAL 1.087.437.658 yens

Répartition des bénéfices

Réserve légale	2.280.000 yens
Dividende aux obligations gouvernementales	11.509.268 »
— aux actionnaires particuliers (6%)	10.200.000 »
— complémentaire aux actionnaires (5% l'an)	8.500.000 »
Réserve spéciale	10.000.000 »
Fonds pour les retraites des employés	2.000.000 »
Primes aux fonctionnaires officiels	650.000 »
Report en compte	10.560.784 »

TOTAL 55.700.052 yens

Bien que les indications de ce bilan de la S.M.R. soient assez vagues, il est possible, néanmoins, d'en extraire certaines indications.

A. — ACTIFS.

Côté *actif*, nous voyons la somme énorme de plus de 700 millions de yens placée dans les entreprises directement administrées de yens placée dans les entreprises directement administrées par la S.M.R., chemin de fer, mines, ports et docks, etc...

Si nous comparons le montant de ces *placements immobilisés* avec le capital effectivement versé, nous voyons qu'il est presque le double de ce dernier, la S.M.R. ayant émis des obligations en nombre considérable pour financer son activité.

Les placements dans les Sociétés subsidiaires affiliées ou dont l'administration a été détachée de la S.M.R., représentent une valeur à peine de 100 millions de yens. Ces valeurs consistent en titres d'actions, obligations, etc...; cette somme d'environ 95 millions ne suffit pas cependant pour montrer l'influence et le contrôle que la S.M.R. exerce dans presque tous les domaines économiques et industriels en Mandchourie.

Emprunts de Chemins de fer Chinois et Emprunts Nishihara.

— Sous la dénomination : Compte valeurs reçues engagées, sont compris les prêts aux Chemins de fer chinois ainsi que des prêts « pour l'encouragement de l'Industrie », pour une somme d'environ 70 millions de yens.

Enfin, une somme globale d'environ 160 millions de yens renferme différents comptes, tels que : Comptes divers payés d'avance, environ 55 millions de yens; Compte Dépôts, environ 35 millions; Compte divers à recevoir, environ 8 millions; Compte à recevoir d'autres maisons, environ 6 millions; en

(x) Porteurs privés : 50.000.000 ; gouvernement japonais : 2.844.000.

plus, divers autres comptes de valeurs engagées ou de disponibilités, s'inscrivant sous la dénomination : Avances de fonds pour la construction contractuelle de chemins de fer, dépôts, crédits à recouvrer, etc... Dans ce chiffre sont également comprises les sommes qui constituent des engagements ou des financements divers destinés à procurer du fret pour la S.M.R., comme à l'expédition des matières premières vers le Japon, et à la distribution en Mandchourie des articles d'exportation japonais.

Marchandises en stock. — Le compte: *Marchandises* se présente avec un actif d'environ 7 millions de yens. Par conséquent, la S.M.R. achète des marchandises et les revend. C'est surtout des produits agricoles, des fèves de soja, de kaoliang, qu'elle se préoccupe, abandonnant la distribution des marchandises importées du Japon aux Compagnies privées japonaises. Mais cette somme de 7 millions de yens, bien que considérable, n'indique nullement l'importance des transactions faites. En effet, le volume des stocks de marchandises s'enfle ou se dégonfle selon les saisons, les récoltes. Au surplus, ce qui compte n'est nullement le volume des marchandises à un moment donné, mais la rapidité du roulement ou du renouvellement des stocks. Cette observation nous paraît utile, car il est difficile de trouver des indications précises du volume et de la valeur annuelle des achats et des reventes de marchandises effectués par la Compagnie.

En effet, on compte que la S.M.R., d'une façon permanente, soit directement, soit par l'intermédiaire des Compagnies affiliées, fait des avances sur les récoltes ou sur les produits agricoles, et que ces avances oscillent suivant la saison autour de 20 millions de yens, somme très importante lorsqu'un considère que ces avances se trouvent dans un continuel mouvement ou circuit de roulement, surtout autour des saisons des récoltes.

C'est que la S.M.R. exerce aussi les fonctions bancaires pour des buts limités, et finance des instituts ou sociétés de crédit spécialisés dans l'achat, l'accaparement des récoltes, de stockage et de transport en dehors de la Zone de la ligne de S.M.R., tels que la Kokusai.

Magasins d'approvisionnements. — Sur ce compte, on constate un actif de plus de 8 millions de yens.

La S.M.R. possède un département d'achat et d'approvisionnement, ainsi qu'une Société Coopérative qui, en 1934, avait 27.000 membres inscrits.

Ces deux organes, qui se confondent en pratique, dispo-

sent d'une clientèle assez malléable de plus de 100.000 personnes employées par la S.M.R., d'une façon régulière ou saisonnière. Le but de ces organes est d'introduire des produits et articles japonais, anciens ou nouveaux, d'abord dans la « Zone », puis ailleurs.

Ils ont évidemment pour première tâche de maintenir chez les Japonais, en Mandchourie, employés ou non à la S.M.R., l'habitude des produits et articles japonais, ensuite d'étendre l'usage et la consommation de ces produits chez les Chinois, de les attirer et de les accoutumer aux marchandises japonaises et d'en faire la publicité. Il s'agit pour la S.M.R. de faire passer le plus possible d'argent et de bénéfices à la métropole, et d'en laisser le moins possible aux commerçants chinois et à la Mandchourie (5).

B. — PASSIF.

Les Emprunts. — Du côté du passif (capital à part), nous constatons pour le compte : *Bons à ordre*, environ 280 millions de yens; c'est, dans une grande mesure, avec des *capitaux anglais*, que la S.M.R. finance les entreprises affiliées ou sous son contrôle.

Les Réserves. — A côté de fonds de réserve puissants, 190 millions de yens, la S.M.R. travaille encore avec l'argent de ses employés : une coquette somme de plus de 60 millions de yens; au total, les réserves atteignent environ 253 millions de yens, dont voici le détail :

Fonds de réserve divers (6) :

Réserve légale	22.430.000 yens
Réserve spéciale	145.400.000 »
<i>Argent des employés :</i>	
Fonds pour les retraites des employés.....	6.500.000 »
Fonds de garantie	4.124.777 »
Dépôts d'épargne des employés	8.226.953 »
Dépôt de garantie des employés.....	36.905.670 »
Fonds de la Société de Secours Mutuels.....	4.719.510 »
	228.306.910 yens

Réserves de l'année en cours :

Réserve légale	2.280.000 yens
Réserve spéciale	10.000.000 »
Fonds de retraite des employés	2.000.000 »
Report en compte	10.560.784 »
	24.840.784 »
<i>Total.....</i>	
	253.147.694 yens

(5) Labroue, *op. cit.*

(6) D'après Rapport S.M.R., 1930, pp. 95-96.

Crédits courants divers. — La S.M.R. disposait, en outre, de divers crédits courants d'environ 90 millions de yens, à savoir :

Effets à retirer	22.000.000 yens
Obligations envers d'autres maisons	1.000.865 »
Valeurs données en gage	12.350 »
Comptes de change	38.376 »
Divers comptes à payer.....	59.322.557 »
Bons échus non payés.....	61.600 »
Divers comptes reçus d'avance.....	3.892.947 »

86.328.695 yens

En résumé, sans pouvoir examiner ce bilan à fond, il nous est permis d'entrevoir par la variété de ses sources et ressources financières comme par la diversité de leur utilisation quelle puissance et quelle influence la S.M.R. représentait en Mandchourie.

§ 4. - Les investissements totaux de la S.M.R. au 31 mars 1931

Les capitaux japonais placés en Mandchourie par la S.M.R. se répartissaient ainsi, au 31 Mars 1931, en ce qui concerne les entreprises directes :

Chemins de fer	270.230.960 yens
Ateliers de chemin de fer.....	6.465.032 »
Ports et quais	83.200.948 »
Mines de charbon	117.871.977 »
Huilleries pour l'extraction de l'huile de schiste	8.924.461 »
Usines sidérurgiques	27.716.716 »
Fabriques d'engrais chimiques	50.939 »
Travaux sanitaires	15.842.006 yens
Instruction publique	14.304.671 »
Entreprises municipales ...	146.125.530 »
	<u>176.272.207 »</u>
Autres entreprises	51.435.966 »
	<u>742.069.206 »</u>

Autres placements :

Titres de Sociétés affiliées et obligations publiques	93.391.089 yens
Prêts aux chemins de fer chinois et encouragements à l'industrie	69.185.869 »
Avances de fonds pour la construction contractuelle de chemins de fer chinois, dépôts, crédits à recouvrer, etc.	158.158.384 »
	<u>320.735.342 »</u>
<i>Total</i>	<u>1.062.804.542 »</u>

§ 5. - Les Recettes, Dépenses et Bénéfices de la S.M.R.

Voici un tableau indiquant le montant établi en yens des recettes, dépenses et bénéfices effectués par la S.M.R. et qui permet de se rendre compte de la marche de son développement de 1907 à 1930 :

<i>Année</i>	<i>Recettes</i>	<i>Dépenses</i>	<i>Bénéfices</i>	<i>Proportion des Dépenses par rapport aux Recettes</i>
1907-08	12.543.116	10.526.531	2.016.585	84
1912-13	33.546.477	28.620.433	4.926.045	85
1917-18	69.429.252	54.503.610	14.925.643	79
1922-23	169.956.646	134.876.402	35.080.244	79
1929-30	240.998.062	195.492.205	45.505.857	84

De 2.000.000 de yens en 1907, les bénéfices avaient atteint vingt-trois ans plus tard la somme de 45.000.000 de yens. Les chemins de fer constituent de beaucoup la plus importante source de profits, puisque avec 74.800.000 yens, ils dépassent plus que largement le bénéfice net de la Compagnie.

Signalons tout de suite et pour mémoire qu'après les chemins de fer, les mines de charbon rapportent environ 12 millions de yens, les entreprises des ports environ 3.500.000 de yens, et les usines métallurgiques environ 542.000 yens.

Les autres affaires de la Cie, cette même année 1930, seraient en déficit ou n'auraient donné qu'un bénéfice insignifiant.

§ 6. - Dividendes

Selon les articles XI à XV des Instructions Gouvernementales, et l'article LIV des statuts de la S.M.R., le Gouvernement garantit le paiement d'un dividende jusqu'à 6 % sur les actions se trouvant dans les mains du public, pour le cas où le dividende viendrait à tomber au-dessous de ce taux.

Cette garantie n'a jamais joué, car la S.M.R. a toujours donné des bénéfices.

Les entreprises de la Compagnie, principalement les chemins de fer, prospérèrent à un point tel, qu'un dividende de 6 % fut payé aux actions se trouvant dans les mains des particuliers dès la première année fiscale. Ce dividende, qui est allé en augmentant, a atteint 11 % en 1928. Le Gouvernement ne participe aux bénéfices qu'une fois tous les frais payés et après la distribution du dividende de 6 %. A ce titre, il a reçu des dividendes depuis l'année fiscale 1909 et 4,3 % sur sa participation depuis 1921. Ces derniers dividendes atteignent 5 % depuis 1928.

Pour la même période, la Compagnie a payé des intérêts

(à 6 %), totalisant 227.586.000 yens. Ce total des dividendes et intérêts payés est de l'ordre de 530 millions de yens.

Matsuoka, président actuel de la S.M.R., a pu dire : « Le Japon a investi des capitaux à concurrence d'environ 2 milliards de yens dans la Mandchourie et payé de son sang la mort de 100.000 de ses fils... » (7).

Il a seulement oublié d'ajouter que les profits ont été principalement réservés aux fonctionnaires de la Compagnie et à une poignée de capitalistes japonais, les « Vingt-trois familles ».

Nous ne pouvons mieux faire que donner la parole à des Japonais eux-mêmes.

Bien que la durée des fonctions des présidents de la S.M.R. ne dépasse pas, en général, deux ans, plusieurs d'entre eux ont cependant réussi à ramasser des fortunes de plus de un million et demi de yens.

Certains présidents se sont servis des fonds secrets mis à leur disposition pour subventionner les partis politiques auxquels ils appartiennent.

Sur les collines qui s'élèvent doucement au-dessus de la baie de Dairen, on ne peut s'empêcher de remarquer de somptueux palais et de luxueuses villas, entourés de jardins qui l'emportent en splendeur sur ceux des plus grands capitalistes de la métropole. Ces bijoux d'architecture appartiennent presque tous aux Présidents, Directeurs et autres hauts fonctionnaires de la S.M.R.

Tantièmes. — En 1930, année de crise, malgré la chute des bénéfices de la S.M.R. — 21 millions au lieu de 45 millions en 1929 — la Compagnie distribua 13 % de tantièmes aux hauts fonctionnaires de la S.M.R.

De la fondation de la S.M.R. jusqu'au 31 mars 1930, le total des tantièmes payés aux hauts fonctionnaires de la Compagnie a atteint 9.516.000 yens.

A titre de comparaison, indiquons que pour la même période, la S.M.R. a payé aux 34.000 employés de la Compagnie des gratifications s'élevant à environ 10 millions de yens. D'un côté, quelques centaines de hauts fonctionnaires se voient répartis environ 10 millions de yens, de l'autre, 34.000 employés se partagent la même somme !

Les gardes du Chemin de fer sont des fils de paysans japonais. Ils sont mal payés. Dans le froid rigoureux de l'hiver mandchou, ils montent la garde. Pour qui ? Assurément pas pour le peuple japonais, mais au contraire pour défendre les formidables bénéfices et intérêts qu'ont usurpés les capitalistes japonais et les dirigeants de la S.M.R. (8)

(7) Matsuoka, *La Mandchourie et la Mongolie en mouvement*, Tokio, 1931 (en japonais).

(8) D'après *La question Mandchou-Mongole vue par le prolétariat japonais*, par Katayama, Koyike et Shimanaka; Tokio, 1932, pp. 102-104.

CHAPITRE III

SITUATION FINANCIERE DES ENTREPRISES DIRECTES ET DES SOCIETES SOUS CONTROLE DE LA S.M.R.

La répartition des capitaux dans les différentes entreprises directes de la S.M.R., évalués en yens, apparaîtra dans le tableau ci-dessous .

Il ressort de l'examen de ce tableau que les capitaux investis dans les chemins de fer sont de 7 fois plus importants en 1929 qu'en 1907. Pour les mines de charbon, le rapport est de 1 à 2 1/2 environ; pour les ports et quais, de 1 à 12 1/2; pour les Ateliers de Chemin de fer de 1 à 9, et pour les travaux publics de 1 à plus de 50 pour la période de 23 ans.

Entre 1907 et 1922, soit pour une période de quinze ans, l'ensemble des capitaux investis dans les entreprises d'électricité, gaz et hôtels, ont augmenté de plus de 30 fois.

Les capitaux investis dans les usines sidérurgiques, entre 1917 et 1929 — pendant 12 années — ont augmenté de plus de 6 fois, suivant les propres chiffres de la S.M.R., ce qui apparaît encore bien au-dessous de la réalité.

Ces chiffres donnés ne se rapportent qu'aux placements dans les entreprises dépendant directement de la S.M.R., compte tenu des valeurs d'estimation des propriétés transférées à la Compagnie par le Gouvernement Japonais en 1906.

Le pourcentage pour les placements dans les Chemins de fer, à l'exception de l'année 1912, où ils étaient de 45%, se maintient entre 34 % et 40 % du total des capitaux placés. Pour les mines de charbon, le pourcentage des placements par rapport au total a diminué continuellement en 23 ans, de 45 % en 1907 à 15,68 % en 1929.

Les placements dans les travaux publics n'ont cessé d'augmenter, de 3,30 % en 1907 à 24,09 % du total des placements en 1929.

	1907—1908	1912—1913	1917—1918	1922—1923	1929—1930
Chemins de fer	34.542.910	97.113.296	105.530.752	189.616.304	261.882.378
Ateliers	763.906	6.048.094	1.569.359	11.068.325	6.503.988
Navires à vapeur	—	3.385.357	2.680.317	3.559.874	(1)
Ports	6.640.837	14.779.320	24.099.384	37.064.308	78.093.974
Huile de schiste	—	—	—	—	8.961.173
Mines de charbon	46.396.043	56.469.164	71.097.985	121.056.784	112.276.860
Usines métallurgiques	—	—	—	—	47.235
Usines d'engrais chimiques	474.695	5.002.052	4.447.760	34.541.803	27.127.139
Electricité	3.592	1.170.495	5.738.182	15.237.405	(2)
Gaz	216.302	1.342.106	1.554.778	5.434.140	(3)
Hôtels	3.374.494	11.022.573	2.075.006	2.370.222	(4)
Travaux Publics	—	—	17.786.171	45.863.288	172.513.955
Bureaux, habitations pour employés et autres	9.459.178	18.544.224	21.782.973	46.074.005	48.794.812
	101.871.957	214.876.681	264.362.667	406.886.457	716.201.514

- (1) Les fonds transférés à la Nouvelle Compagnie de Navigation à vapeur à Dairen. Son capital est de yens : 25.000.000, dont 13.750.000 versés.
- (2) A l'exception des usines de Fushun et d'Ancan, les fonds furent transférés ad 21 mai 1926 à la nouvelle Société Cie Electrique Sud-Mandchourienne, au capital de 25 millions de yens, dont 22 millions libérés.
- (3) A l'exception de l'usine d'Ancan, les fonds furent transférés en juillet 1925, à la nouvelle Société : Cie du Gaz Sud-Mandthourienne, au capital de 10 millions, dont 9.300.000 yens versés.
- (4) Les fonds transférés à la Cie Hôtelière du Chemin de fer Sud-Mandchourien.

Pour les chemins de fer et les mines de charbon, les deux entreprises qui ont donné continuellement des bénéfices, le pourcentage du total des placements de ces deux entreprises, ajoutés l'un à l'autre, ressort ainsi :

1907 :	79,50 %	du chiffre total des placements
1912 :	73,48 %	—
1917 :	66,82 %	—
1922 :	61,26 %	—
1929 :	52,24 %	—

Voilà qui démontre bien que ces deux entreprises constituent le pilier économique de la S.M.R.

Les pourcentages des recettes et bénéfices pour les chemins de fer sont respectivement 50,7 % et 76,1 % ; pour les mines, 35 % et 12,5 %, pour les deux catégories réunies 85,7 % et 88,6 %. Même si l'on répartissait la plus grande partie des divers frais sur ces deux groupes, l'importance des recettes et bénéfices leur revenant subsisterait, justifiant l'appellation de « Coffre d'Or » donnée par les Japonais au chemin de fer et aux Mines de la S.M.R.

Si le programme d'activité de la S.M.R., dès sa constitution, fut important, les réalisations à la fin de l'année 1931 ne furent rien de moins qu'impressionnantes.

Au moment de l'occupation militaire japonaise de la Mandchourie, la S.M.R. était devenue un vaste trust et holding tentaculaire qui avait su, après une période d'environ 23 ans, créer, développer ou rattacher à elle, plus de 38 différentes compagnies ou entreprises.

LES SOCIÉTÉS SOUS CONTRÔLE DE LA S.M.R.

Nous n'énumérerons pas les 58 entreprises dont il s'agit, et qui appartiennent à des branches fort diverses = Compagnies d'électricité, entreprises des foires permanentes, compagnies des garanties et crédits des bourses agricoles, contrales électriques, usines industrielles, etc., etc... Nous aurons l'occasion de les retrouver et de nous entretenir de leur activité selon leur domaine propre, aux chapitres qui suivent : mines, industrie, commerce, agriculture, etc...

Nous dirons néanmoins et sans plus attendre, que ce n'est pas sans raison que, parlant de la S.M.R., les Japonais se servent de l'expression « Le Royaume du Sud-Mandchourien » !

Si la S.M.R. a réussi à étendre son hégémonie économique sur une grande partie de la Mandchourie, c'est en grande partie grâce à ce groupe d'entreprises.

Les actions de 12 de ces 58 Sociétés sont entièrement détenues par la S.M.R. Deux autres Sociétés sont presque entière-

ment entre ses mains. Pour 19 autres, la S.M.R. détient la majorité des actions, ou presque. Au total, 33 Sociétés des 58, soit plus de 60% sont entièrement à ses ordres, son influence prédominante s'exerçant sur le reste.

L'importance de l'emprise économique et financière de la S.M.R. sur ces Sociétés ressort du tableau que voici :

	Nombre	Capital Total	Capital versé	Investi par la S.M.R.
Industrie	16	125.200.000	59.857.000	32.001.000
Commerce	7	6.100.000	2.555.000	1.503.000
Mines	5	5.875.000	3.446.000	1.446.000
Agriculture	2	20.000.000	7.500.000	7.387.000
Transports, Commu- nicat., Entrep., etc.	9	110.870.000	48.730.000	28.356.000
Electr. et Gaz.	3	37.000.000	33.300.000	32.620.000
Services Publics ..	2	15.000.000	3.750.000	1.627.000
Crédit et Assur. ...	9	32.500.000	21.646.000	1.343.000
Presse	3	1.300.000	1.300.000	1.100.000
Divers	2	6.150.000	6.150.000	2.321.000
	58	387.095.000	187.926.000	109.701.000

Il ressort de ce tableau pour l'année 1930 que l'apport financier fourni par la S.M.R. aux 58 Sociétés affiliées ou dépendantes est plus considérable pour l'industrie, pour l'électricité et le gaz, chacune de ces deux branches économiques figurant pour environ 32 millions de yens. Viennent ensuite transports et entrepôts avec 28 millions, agriculture avec 7 millions, c'est-à-dire 4 groupes ou 30 Sociétés dans lesquelles la S.M.R. a placé 100 millions de yens, soit plus de 90 % des capitaux totaux investis dans les 58 Sociétés.

Pour le reste, les 28 Sociétés (6 groupes) figurent ensemble pour 10 millions de yens, soit moins de 10% des capitaux investis dans l'ensemble des 58 Sociétés en question.

Du capital total versé dans les 58 Sociétés, environ 188 millions de yens, la S.M.R. a fourni environ 110 millions ou plus de 58% du capital versé.

II

L'ACTIVITE ECONOMIQUE DE LA S. M. R.

CHAPITRE PREMIER

LA LIGNE DU CHEMIN DE FER SUD-MANDCHOURIEN ET SES EMBRANCHEMENTS

La Ligne de Chemin de fer constitue l'épine dorsale de la S.M.R. Elle lui procure la plus grande partie de ses bénéfices, grâce auxquels elle peut se livrer à de multiples activités, dont les principales sont la création d'enclaves japonaises tout au long de la ligne, avec services publics modernes.

§ 1. - Propriétés et Annexes

La Ligne principale et ses embranchements

Les lignes appartenant à la S.M.R. et administrées par elle sont les suivantes :

	Milles anglais (1) km. (2)	
Ligne principale Dairen-Tchang-tchoen ..	438,5	704,3
1) Embranchem. Port-Arthur Choushintzn	31,6	50,8
2) — Yingkéou-Tashihchiao .	13,9	22,4
3) — Charbonnage de Yentai .	9,7	15,6
4) . — Mines de Fushun-Hoenhe	35,4	52,9
Ligne secondaire Antung-Moukden	161,7	260,2
	690,8	1.106,2

(1) Rapport S.M.R., 1930, p. 99.

(2) Brochure de propagande S.M.R., 1937, p. 12.

La ligne de Tchang-tchoen à Dairen et Port-Arthur, avec les embranchements : 1, 2, 3 et 4, ont été transférés par la Russie au Japon, en vertu de l'article 6 du Traité de Portsmouth.

La ligne secondaire d'Antung-Moukden, à l'origine ligne stratégique à voie étroite, avec écartement de rails de seulement 2 pieds 1/2, a été concédée par la Chine au Japon, en vertu de l'article 6 de la Convention additionnelle de Pékin, de 1905.

Antung-Moukden devait, selon les traités, être construite en 1908, mais les Japonais ne commencèrent les travaux qu'en 1909; ils se terminèrent en novembre 1911.

D'après les traités, la ligne principale et ses embranchements passeront gratuitement au Gouvernement chinois 80 ans après l'achèvement de la ligne; 36 ans après l'ouverture de la ligne la Chine aura le droit de la racheter moyennant le remboursement de la totalité des capitaux investis dans cette entreprise, ainsi que de celui des obligations de toutes sortes contractées par elle.

En ce qui concerne la ligne Antoung-Moukden, la concession en avait été accordée pour 15 ans, calculés à dater de la réfection de la ligne, le gouvernement chinois conservant le droit, à l'expiration du délai, de la racheter à un prix déterminé par expert d'une tierce puissance. Mais, ce droit de rachat contrariait fort les buts expansionnistes nippons en Mandchourie. Aussi, le Japon sut-il profiter de la Grande Guerre pour contraindre d'autorité la Chine à accepter les fameuses « 21 demandes ». C'est dans ces conditions que la concession des deux lignes et le bail de Kwantung, furent portés à 99 ans. D'autre part, en dépit des précédents traités, la Chine se voyait retirer le droit de racheter ces deux lignes par anticipation.

A. — VOIE.

La voie de la ligne principale, telle qu'elle fut transférée par la Russie au Japon, possédait un écartement de 5 pieds; les Japonais la remplacèrent graduellement par des rails d'écartement de 4.85 pieds, standard international. L'embranchement Dairen—Port-Arthur fut terminé le 1^{er} décembre 1907; la ligne principale, le 30 avril 1908, et les deux embranchements vers Ying-kéou et Fushun, le 30 mai de la même année.

La ligne russe était à voie unique. Commencé à l'été 1909, le dédoublement de la voie entre Dairen et Sai-Kia-Toun fut achevé par les Japonais le 27 octobre 1909. Celui situé entre Tchang-Tchoun et Moukden, entrepris en 1919, vit son abou-

tissement en 1932. D'un poids de 68 livres, les rails russes furent remplacés par des rails de 80 livres, puis de 100 livres. La montée la plus raide, entre Dairen et Tchang-Toun, n'est seulement que de 1 %.

B. — MATÉRIEL ROULANT.

Les Russes n'avaient laissé que très peu de matériel roulant. La S.M.R. dut en acheter ou en fabriquer elle-même. « La S.M.R., rapporte Labroue, a acheté en Amérique des locomotives et construit 2.000 wagons... La construction des nouveaux wagons se poursuit toujours. La Compagnie emprunta aux Etats-Unis les éléments principaux, qui sont raccordés et complétés dans les vastes ateliers de Dairen par les ouvriers japonais (3). » Il en était ainsi en 1910; aujourd'hui, les ateliers du S.M.R. construisent eux-mêmes wagons et même locomotives.

Les wagons de marchandises peuvent transporter jusqu'à 50 tonnes (en 1910) (4).

C. — ATELIERS DU S.M.R.

Fin 1908, les Japonais commencèrent la construction d'un atelier moderne à Shakako, près de Dairen, terminé en août 1911. Ces ateliers peuvent réparer simultanément 27 locomotives, 36 wagons de voyageurs et 130 wagons de marchandises, et entreprennent, outre toutes autres constructions et réfections de matériel ferroviaire, celles de machines pour mines, etc... (5).

Du matériel roulant en service, 105 locomotives, 281 wagons de voyageurs, et 4.179 wagons de marchandises, ainsi que 145 machines diverses ont été construites à Shakako.

L'atelier de réparation qui se trouvait à Liao Yang, a été fermé en 1930.

La construction de ces ateliers a coûté plus de 6 millions 1/2 de yens. 1.280 Japonais et 1.497 Chinois, en 1930, y ont été occupés journellement. A un moment donné, ces ateliers, utilisèrent jusqu'à 5.000 ouvriers (6).

Pendant l'année 1929, il a été réparé et mis à neuf 297 locomotives, 16 wagons de voyageurs de 3^e classe, 20 wagons-citernes lourds y ont été entièrement construits.

Les capitaux investis dans les ateliers ont atteint, en 1922, plus de 11 millions de yens; par suite d'amortissements, la valeur en a été ramenée à un peu plus de la moitié.

(3) Labroue : *L'Impérialisme japonais*, pp. 300-301.

(4) Labroue : *op. cit.*, p. 302.

(5) Rapport de la S.M.R., 1903, p. 104.

(6) Annuaire Mandcho-Mongol, 1932, *op. cit.*, pp. 260 et 305.

§ 2. - Situation financière du Chemin de fer

A. — CAPITAUX INVESTIS DANS LE CHEMIN DE FER S.M.R.

Lorsque le Gouvernement japonais remit à la S.M.R. les voies ferrées cédées par la Russie, leur valeur en fut comptabilisée à 25.720.000 yens (7).

Si, entre 1907 et 1912, les capitaux investis dans le chemin de fer, ont presque triplé, la cause en est due, en partie, à la reconstruction de la ligne Antung-Moukden, d'un coût de plus de 23 millions de yens (8), ensuite à la modification de l'écartement de la voie, ainsi qu'aux premiers travaux entrepris pour la doubler. Ces grands travaux portèrent en même temps le pourcentage des capitaux investis, à plus de 45 % des investissements globaux de la Compagnie qui, autrement, se fût maintenu aux environs du tiers.

En réalité, les capitaux investis dans les voies ferrées de la S.M.R. ont, en 1929, augmenté de presque huit fois sur ceux de l'année 1907.

B. — RECETTES, DÉPENSES ET BÉNÉFICES.

Les recettes, dépenses et bénéfices réalisés par le chemin de fer, donnent en yens les chiffres que voici :

Année	Recettes	Dépenses	Bénéfices
1907	9.768.887	6.101.615	3.367.272
1912	19.907.456	7.846.923	12.060.533
1917	34.457.923	10.858.734	23.599.189
1922	87.813.029	34.169.285	53.645.744
1927	113.244.180	45.235.835	68.008.345
1928	118.639.090	44.358.065	74.281.024
1929	122.103.743	47.213.508	74.890.235
1930	95.330.730	36.768.576	58.562.154
1931	85.476.298	37.290.815	48.185.482

Le chiffre maximum des bénéfices réalisés fut atteint en 1929 avec presque 75 millions de yens. Mais pour les causes précédemment exposées, les années 1930 et 1931 révèlent une chute très sensible.

En chiffres réels, les recettes de 1929 et 1931 sont, par rapport à l'année 1907, de 12 1/2 et à peine 9 contre 1. Les dépenses pour les mêmes années sont de l'ordre de 7,7 et 6 contre 1; les bénéfices de 22 1/4 et 14,3 contre 1. Pendant les quatre années de la Grande Guerre, les bénéfices réalisés s'affirmèrent les plus grands; en effet, sur toutes les recettes, les dépenses pendant cette période figurent pour 1/3 et les béné-

(7) Royama : *Japansposition in Mandchuria* dans *Problem of Pacific*, Kyoto, 1929.

(8) Laboulaye : *Les Chemins de fer de Chine*, Paris 1911, pp. 66-67.

fices pour 2/3. En voici l'explication. Pendant la période 1913-1917, l'accroissement annuel depuis 1908 à 1929, c'est-à-dire pendant 22 ans, fut en moyenne de plus de 10 millions par an. Pour cette période, le bénéfice annuel fut, de près de 36 millions de yens.

Si l'on compare maintenant les bénéfices bruts réalisés par le chemin de fer avec les bénéfices nets et globaux de la Compagnie, on se rendra compte de l'importance des sommes affectées par la S.M.R. aux autres activités, ainsi qu'à ses frais généraux :

Année	Bénéfices du Chemin de fer seul	Bénéfices globaux de la S.M.R.	Contribution du Chemin de fer aux autres activités ainsi qu'aux frais généraux de la S.M.R.
1907	3.367.272	2.016.585	1.350.687
1912	12.060.533	4.926.045	7.134.488
1917	23.599.189	14.925.643	8.673.546
1922	53.643.744	35.080.244	18.563.500
1927	68.008.345	36.274.323	31.734.022
1928	74.281.024	42.552.861	31.728.163
1929	74.890.235	45.505.857	29.384.378
1930	58.562.154	21.673.462	36.888.692
1931	48.185.482	12.598.620	35.586.862

Il ressort de ces chiffres exprimés en yens (9), que la contribution en question fournit à la S.M.R. par les bénéfices bruts du chemin de fer constitue environ 35 % à 75 % de ces derniers. Ces énormes bénéfices ferroviaires servent à l'expansion économique et politique du Japon en Mandchourie.

3. Trafic

Il était naturel qu'un chemin de fer construit dans la partie la plus peuplée de la Mandchourie, traversant des régions très fertiles, mises en valeur depuis des centaines d'années, et qui produisant une gamme de denrées alimentaires, et de matières premières très variée, put débiter par une exploitation très fructueuse et écumer, si l'on peut dire, les richesses du sol et du sous-sol dès la première année de son ouverture au trafic. Tel est le cas de la S.M.R.

Construit par les Russes, avec un capital français, alimenté par le labeur de plus de 10 millions de colons chinois, le

(9) Sur la base des chiffres produits au Rapport S.M.R., 1930.

mérite des Japonais ne pouvait consister qu'en l'amélioration et la modernisation de la ligne, ce qu'ils firent, du reste, avec beaucoup de lenteur. La Russie avait construit 1.727 km. de voies ferrées, le C.E.R. et son embranchement Sud-Mandchourien en moins de 5 années, malgré toutes les difficultés du pionnier. Après vingt-quatre années, le Japon, c'est-à-dire la S.M.R., n'avait même pas terminé complètement le doublement de la voie.

Le premier but du Chemin de fer était alors l'exploitation et l'accaparement des produits du pays; devait venir ensuite la pénétration économique et politique de la Mandchourie. Le trafic ferroviaire fournit à la S.M.R. environ 50 % de toutes ses recettes et plus de 75 % de ses bénéfices.

La ligne principale du S.M.R., avons-nous dit, traverse les régions les plus peuplées et les plus cultivées de toute la Mandchourie.

A. — REGIONS TRAVERSEES

Voici, à titre d'exemple, la désignation de quelques villes et gares situées le long de la ligne, avec le nombre d'habitants, ainsi que celle des principaux produits des régions qui les avoisinent :

Nom de la ville et de la gare	Nombre d'habi- tants	Cultures et produits
<i>Embranchement de Port-Arthur</i>		
<i>Port-Arthur</i>	22.000	Sel. Fruits. Cocons. Poissons secs. Cailles.
<i>Ligne principale Sud-Mandchourienne</i>		
<i>Dairen</i>	260.000	Tourteaux de soja. Poteries. Porcelaines, verrerie, ciment. Sel de roc et divers.
<i>Kin-Tchéou</i>	9.000	Fèves de soja-maïs, graines de melon, arachides, poissons, pierres taillées, tuiles fines, tissus, kaoliang (sugho), sel minéral.
<i>Pou-lan-tien</i>	5.900	Sel, fèves de soja, tourteaux de soja, maïs, blé de Turquie.
<i>Wa-fang-tien</i> . . .	5.065	Maïs, kaoliang, sojas verts, fèves de sojas, blé, avoine, arachides, cocon sauvages, bois de cyprés.
<i>Kia-Pin</i>	24.000	Riz, fèves de soja, aoliang, millet, maïs, cocons sauvages, peaux de vaches et de moutons, poissons frais, sel.

<i>An-Chan</i>	10.000	Fèves de soja, kaoliang, blé, sorgho.
<i>Liao-yang</i> :		
Ville	43.757	Coton, chanvre, fèves de soja.
Environs	7.802	Soie, maïs.
<i>Moukden</i> :		
Chinois	266.000	Huile de soja, fourrures, tabacs,
Japonais	19.000	toiles et cotonnades, tissus de
Etrangers	580	coton, meubles, etc.
<i>Kai-yuen</i>	31.716	Fèves de soja, kaoliang, farine.
<i>Se-ping-kiai</i>	2.307	Fèves de soja, tabac, chanvre, bois,
		produits de montagne.
<i>Kong-tchou-ling</i> .	21.900	Millet, maïs, tourteaux de soja, eau-
		de-vie, vins.
<i>Fushin</i>	67.000	Fruits, charbon, maïs, kaoliang,
		riz.

Embranchement Yang-Kéou-Ta-chichiao

<i>Ying-Kéou</i>	75.640	Tourteaux de soja, cocons, huile,
	✽ ✽	cotonnade, tuiles fines, tabac.

Ligne secondaire An-toung-Moukden

<i>Penhsihu</i>	20.000	Bois, Tsiac-tian coke, charbon, fer
		et cuivre, fèves de soja, kaoliang,
		cocons, tuiles fines.
<i>An-toung</i>	—	Cocons sauvages, tourteaux de soja,
		huile de soja, vin jaune, eau-de-
		vie.

B. — PRODUITS TRANSPORTES

En 1929, la S.M.R. a transporté environ 10 millions de tonnes de charbon contre 169.521 en 1907, plus de 5 millions de tonnes d'autres produits. Dans cette dernière catégorie, une partie est représentée par des articles importés, surtout de provenance japonaise. Si la quantité de charbon expédiée en 1929 fut trois fois supérieure à celle des fèves de soja expédiée dans la même année (3.296.534), par contre la valeur de ces dernières, est de beaucoup supérieure à celle du charbon.

En 1927, 14 produits transportés par la S.M.R. dépassaient 100.000 tonnes, à savoir :

	Tonnes		Tonnes
Charbons	8.830.000	Farine de blé	207.000
Fèves	2.769.000	Sel	193.000
Kaoliang	895.000	Maïs	147.000
Bois	463.000	Pierres, gravier, sable	128.000
Millet	428.000	Ciment	115.000
Tourteaux de soja...	423.000	Cotonnades et fil de	
Fers et aciers	375.000	coton	100.000
Produits minéraux ..	305.000		

En outre, pour les besoins du Chemin de fer lui-même 1162 mille tonnes de pierres, sable, gravier, bois et autres matériaux furent convoyés sans frais par la ligne, représentant environ 6,3% du trafic total.

En dehors du charbon, ce sont les produits agricoles qui fournissent la plus grande partie du frêt à la S.M.R., qui lui donnent directement ou non, la plus grosse part de bénéfices.

Pour l'ensemble du frêt, la proportion des années 1929 et 1931 par rapport à la première année de la campagne, 1907, fut d'après le tonnage environ 14 et 11 1/2 contre 1; d'après les chiffres des recettes, la proportion fut d'environ 16,4 et 11 1/2 contre 1.

Le tableau suivant fait ressortir par période quinquennale l'augmentation du transport des marchandises et les recettes y afférentes (10).

<i>Marchandises</i>		
Année	Tonnes	Recettes en yens
1907	1.343.493	6.160.274
1912	4.247.236	13.913.341
1917	6.599.133	23.793.056
1922	10.926.199	69.518.111
1927	16.717.677	94.040.819
1931	15.454.213	70.897.756

L'apogée du développement du transport des marchandises fut atteint en 1929 avec environ 18 millions 1/2 de tonnes et plus de 100 millions de yens de recettes. En 1930, la crise et aussi la concurrence des lignes chinoises se faisant sentir, le transport diminua d'environ 20 %, et les recettes d'environ 30 %.

C. — PASSAGERS

Voici, maintenant, exprimé par des chiffres, le mouvement des passagers avec les recettes y afférentes (11) :

Année	Nombre de passagers	Recettes en yens
1907	1.512.231	3.594.239
1912	3.905.822	5.008.633
1917	5.844.929	8.136.707
1922	7.645.068	12.389.464
1927	8.263.089	16.102.953
1929	10.410.579	17.451.585
1931	6.331.760	9.135.663

(10) Rapport S.M.R., 1936, p. 143.

(11) Rapport 1936 S.M.R., p. 143.

Le chiffre maximum du transport des passagers fut atteint en 1929 avec environ 10 millions 1/2 de passagers et 17 millions 1/2 de yens de recettes. En 1930 et 1931, les chiffres accusent une chute marquée.

Le nombre de voyageurs, on peut le constater aussi, a augmenté de plus de 6 fois de 1907 à 1924. Les voyages en 1^{re} et 2^e classe sont en régression et le service moderne des trains express pour le trafic international fonctionne à perte.

D. — REGLEMENTATION DU TRAFIC ET DE L'EXPLOITATION

La réglementation en vigueur sur les Chemins de fer japonais, fut, dès le début, appliquée au S.M.R. En octobre 1909, la S.M.R. élaborait une réglementation particulière en vue de son adaptation aux communications internationales. Les responsabilités de la Compagnie aussi bien envers les voyageurs qu'à l'égard des expéditeurs de marchandises y sont définies plus clairement qu'auparavant, et certaines facilités sont accordées à la clientèle. En octobre 1927, les conditions s'étant modifiées, la réglementation fut, une fois encore, révisée; d'après la S.M.R., il en est résulté un plus grand rendement du trafic et une plus grande unité dans l'exploitation.

E. — TRANSIT INTERNATIONAL

Le transit international pour les voyageurs et les marchandises a été établi en coopération avec les divers chemins de fer et lignes maritimes, en direction des ports chinois et japonais et des villes intérieures, ainsi que vers l'Europe et l'Amérique.

En octobre 1908, la S.M.R. inaugura un service express entre Dairen et Tchong-Tchoun, comprenant des wagons-lits et restaurants du type Pullman, en correspondance avec les Chemins de fer de l'Est-chinois et ceux de l'Etat russe. A Dairen, un service de navigation reliait ce port à Shanghai et aussi au Japon. Dès 1911, la communication était établie entre Moukden et les lignes coréennes, raccordées elles-mêmes aux chemins de fer insulaires japonais par un service de vapeur traversant le détroit entre Fousan et Shimonoseki.

En janvier 1913, des accords plus complets furent conclus avec un plus grand nombre de lignes maritimes et de chemins de fer étrangers, mais la guerre mondiale et, plus tard, la Révolution russe, suspendirent pour une longue période la réalisation de ces accords.

En novembre 1923, la S.M.R. adhéra à la Convention ferroviaire pour le trafic international, adoptée par la seconde Conférence générale des Transports de Genève. Toutefois, les divergences entre le Japon et la Russie en différèrent l'application jusqu'à l'arrangement préliminaire de décembre 1926.

Depuis, d'autres événements, ceux surtout provoqués par l'expansion japonaise et, plus tard, par l'invasion militaire japonaise de la Mandchourie, ont rendu impossible, certainement, pour une longue période, le trafic international régulier à travers la Mandchourie.

§ 4. - Tarifs

Les marchandises étaient, à l'origine, classées en deux catégories, les marchandises ordinaires et celles expédiées par wagons entiers. En 1910, fut établi un tarif par unité de tonne. En octobre 1919, les marchandises furent classées en quatre catégories, et la tonne américaine fut considérée comme équivalente à 1512 kins (100 kins = environ 60 kgs.). Le 19 novembre 1919, le barème des tarifs fut entièrement révisé et ceux-ci augmentés de 40 %.

Certaines marchandises sont assujetties à un tarif spécial, par exemple les articles dangereux. Le bétail vivant subit une augmentation de 30 à 100 % sur les tarifs courants.

Le classement des marchandises s'effectuait de la façon suivante :

- 1^{re} classe : Médicaments — Soieries — Instruments de musique — Jouets, etc...
- 2^e classe : Tissus de coton — Cuir — Meubles, etc...
- 3^e classe : Sucre — Farine — Fèves — Tourteaux de fève — kaoliang, etc...
- 4^e classe : Charbon — Briques — Bois en grumes, etc...

CHAPITRE II

LA MONOPOLISATION JAPONAISE DU RESEAU FERROVIAIRE ET LE DEVELOPPEMENT DES LIGNES CHINOISES

Au chapitre précédent, nous avons montré ce que c'est que le Chemin de fer Sud-Mandchourien.

Nous allons examiner maintenant quelle a été la politique ferroviaire de la S.M.R. en général et, plus particulièrement vis-à-vis du développement des lignes chinoises en Mandchourie.

§ 1. - La Politique ferroviaire de la S.M.R.

Selon le plan japonais en Mandchourie, la Compagnie S.M.R. avec ses auxiliaires (1), était l'agent principal d'exécution.

Parmi les instruments que la S.M.R. avait à sa disposition, les lignes du chemin de fer constituaient l'instrument essentiel. La construction ou le financement par la S.M.R., soit par l'intermédiaire des banques, soit par des particuliers japonais, ce qui revient au même, d'une ligne de chemin de fer, signifiait : pénétration économique, politique et stratégique par les Japonais de la région desservie par la ligne. En effet, la construction d'un chemin de fer contrôlée par les Japonais, entraînait avec elle des demandes relatives au droit de résidence des sujets japonais, au droit pour le Japon de faire stationner des troupes et d'exploiter des mines dans la région traversée par le chemin de fer (2).

La construction d'une telle ligne amenait la présence aux

(1) Nous désignons ici : le Gouvernement de Kwantung, le Commandant en chef de l'Armée de Kwantung et l'organisation auxiliaire japonaise en Mandchourie.

(2) Nachbaur : *op. cit.*, p. 16.

gares et sur ses points les plus importants, d'un nombre de Japonais et de personnes à leur solde, représentant des capacités d'ordre divers : technique, industrie, commerce, finance, administration, politique, militaire, etc. C'étaient des ingénieurs et techniciens ferroviaires, des commerçants, prospecteurs et ingénieurs de mines, des représentants des industriels japonais, des agents des compagnies d'expédition et de commission commanditées par la S.M.R., des topographes, des officiers de l'armée et de la police, des tenanciers de maisons closes avec leurs pensionnaires, toutes de sang Yamoto, auxiliaires précieux pour la police japonaise, et le service consulaire, de quantité d'autres agents d'information japonaise qui, tous, s'installaient méthodiquement.

La politique ferroviaire de la S.M.R., nous ne pouvons que le répéter, ne vise à rien de moins qu'à la monopolisation japonaise du développement, de la direction et de l'exploitation du réseau ferroviaire en Mandchourie. Pour atteindre ce but, la S.M.R. et ses auxiliaires ne reculent devant aucun moyen : pression financière, corruption, intrigues politiques, pression diplomatique, menaces ouvertes, voire, actes arbitraires et voies de fait.

Cependant, les Japonais ne sont pas seuls dans les Trois Provinces de l'Est-chinois. Les autres grandes puissances et les financiers occidentaux voudraient également avoir leur part et leur profit dans le développement ferroviaire du pays. Les Chinois aussi — et surtout — ont l'ardent désir et la volonté de développer l'équipement de la Mandchourie, y compris son réseau ferroviaire, ce qui n'apparaît pas du goût de la S.M.R. C'est pourquoi, cherche-t-elle par tous les moyens à entraver l'activité ferroviaire chinoise ou, tout au moins, à la contrôler.

Que ces procédés japonais, que cette politique ferroviaire de la S.M.R. soient connus de longue date, cela ressort de l'appréciation suivante émise, dès 1911, par un auteur français :

La question des chemins de fer mandchouriens est pour les Japonais d'une importance primordiale. Le Gouvernement japonais ne s'est borné, sous le nom de la Compagnie du S.M.R. qu'à se substituer à la Russie... sur les 700 kilomètres qui séparent Dairen de Kouang-tcheng-tze, le terminus septentrional du S.M.R... Il veut, à son gré, modifier les tracés, multiplier les embranchements et même empêcher la Chine de construire chez elle des chemins de fer, il vise, en un mot et quoi qu'il dise à un vrai monopole des voies ferrées dans la Mandchourie du Sud (3).

(3) Labroue : *op. cit.*, p. 283.

§ 2. - Litiges concernant les Lignes secondaires et Embranchements du S.M.R.

Cette politique japonaise de monopolisation d'une part, ainsi que les efforts chinois pour développer leur réseau ferroviaire dans trois de leurs plus riches provinces, d'autre part, ont donné naissance à une série de litiges, de négociations, de traités et de conflits entre la Chine et le Japon.

Ces derniers se présentent sous des aspects divers : politiques, juridiques, économiques, etc... que nous allons sommairement passer en revue, en insistant sur le côté économique.

A. — LIGNE HSIN-MIN-TOUN A MOUKDEN

Ce petit chemin de fer militaire, à voie étroite, construit en territoire chinois par les Japonais, pour faciliter les opérations militaires contre la Russie, provoqua la première discussion entre la Chine et le Japon, à propos des questions ferroviaires.

Cette ligne constituait un raccordement de première importance entre les chemins de fer de la S.M.R. et les voies ferrées du Nord de la Chine. Prévoyant que la S.M.R. chercherait à s'attribuer l'exploitation, le Gouvernement chinois protesta énergiquement contre l'occupation de cette ligne. Après de longues négociations, l'arrangement du 15 avril 1907, parvint à être signé : la ligne était rachetée par la Chine moyennant 660.000 yens; par contre, celle-ci s'engageait à reconstruire la ligne avec élargissement de la voie, en empruntant à la S.M.R. la moitié des fonds nécessaires pour la section sise à l'est du Liao-ho (4), à savoir : 320.000 yens. Il était, en outre, stipulé que l'Ingénieur en Chef devait être de nationalité japonaise. La durée de l'emprunt était de 18 ans. A son remboursement définitif en 1924, le Japon perdait tout droit sur la ligne.

Mais, dans cet arrangement du 15 avril 1907, le Japon s'attribua, en outre, de considérables avantages par l'engagement que dut prendre le Gouvernement chinois de construire une nouvelle ligne chinoise entre Tchang-tchoen et Kirin, par voie d'emprunt à la S.M.R. de la moitié des fonds nécessaires à la construction.

La question des lignes Hsin-min-toun à Moukden, et de Tchang-tchoun à Kirin fit également l'objet d'une conversation entre le Ministre chinois des Communications et la S.M.R.,

(4) Mac Murray : *Traitees and agreements with and concerning China*, vol. 1, p. 267.

conversation qui aboutit à la convention additionnelle du 12 novembre 1908 (5).

B. — EMBRANCHEMENT DE TA-CHI-CHIAO A YING-KEOU

Cette ligne avait son origine dans l'accord du 6 juillet 1898, contracté entre la Chine et la Compagnie du chemin de fer de l'Est chinois. Par l'article 3 de cet accord, la Compagnie était autorisée à construire des sous-embranchements *provisaires* partant du chemin de fer de la Mandchourie méridionale et aboutissant à Ying-kéou ou d'autres ports, sous-embranchements destinés à faciliter le transport des matériaux nécessaires à la construction de ce chemin de fer (le Sud-Mandchourien). Dès qu'en serait terminée la construction et la ligne ouverte au trafic, la Compagnie devait, pour se conformer aux instructions du Gouvernement chinois, démolir tous ces sous-embranchements provisoires (6).

Voici la teneur de l'article 111 de cet accord :

En vue de faciliter le transport des matériaux nécessaires à la construction de la ligne Sud-Mandcourienne, la Compagnie du chemin de fer chinois de l'Est sera autorisée à construire des sous-embranchements temporaires reliant ce chemin de fer à Yingkéou et aux ports avoisinants. Mais après l'achèvement de la construction et l'ouverture au trafic de la ligne entière, la Compagnie devra suivre les instructions du Gouvernement chinois et démolir tous les sous-embranchements temporaires. Dans tous les cas, les sous-embranchements temporaires devront être supprimés dans les 8 années qui suivront le jour où la ligne sera tracée et les terrains accordés.

Donc, aux termes de cet accord, il appartenait uniquement au Gouvernement chinois de décider du sort des sous-embranchements, dès que la ligne principale serait mise en exploitation.

Le traité de Portsmouth et les traités de Pékin de 1905 n'avaient accordé au Japon que le transfert des droits de la Russie en Mandchourie méridionale, à l'exception de la ligne Antoung-Moukden, expressément mentionnée dans la convention additionnelle de Pékin. Les dispositions de l'article 111 de l'accord de 1898 devaient s'appliquer automatiquement dans les relations sino-japonaises concernant la Mandchourie.

Lorsqu'en 1909, les travaux de la construction du Sud-Mandchourien furent terminés, la Chine demanda au Japon de supprimer ou de céder à la Chine la ligne Tachi-Tchiao — Yingkéou, l'un des sous-embranchements visés par l'accord

(5) Mac Murray, *op. cit.*, vol. 1, p. 767.

(6) *Ibidem*, p. 154.

russo-chinois de 1898, accord auquel le Japon avait l'obligation de se conformer. Le Japon répliqua par un refus catégorique, en prétendant que, par la clause secrète du prétendu protocole de Pékin de 1905, la Chine avait donné son engagement de ne point construire de lignes susceptibles de porter tort au chemin de fer Sud-Mandchourien. Or, aux yeux des Japonais, la ligne de Tachi-Tchiao à Yingkéou, exploitée par des Chinois, aurait présenté un danger pour le chemin de fer Sud-Mandchourien. En conséquence, les Japonais insistaient pour conserver l'exploitation de la dite ligne.

Et toujours, par le même procédé de contrainte, le Japon obtint satisfaction. Par l'article 11 de la convention mandchourienne du 4 septembre 1909, la question fut définitivement réglée. La Chine reconnaissait que la ligne Tachi-Tchiao à Ying-kéou faisait partie du réseau Sud-Mandchourien. De plus, elle promettait le prolongement de cette ligne jusqu'au port de Yinkéou (7). Le Japon était ainsi devenu maître de l'un des principaux ports de la Mandchourie.

C. — LIGNE DE CHEMIN DE FER ANTOUNG A MOUKDEN

Cette ligne fut à l'origine une ligne étroite stratégique, construite par les Japonais en territoire chinois au cours de la guerre russo-japonaise. L'écartement des rails n'était que de 2 pieds 6 pouces. La paix venue, la ligne perdit sa raison d'être et, partout devait être démolie. Seulement, les Japonais surent également profiter de leur victoire pour imposer à la Chine l'insertion, à l'article 6 de la convention additionnelle de Pékin du 22 décembre 1905, d'une disposition en vertu de laquelle la Chine acceptait que cette ligne fût transformée par les Japonais en une ligne commerciale ordinaire et continuât d'être exploitée par eux (8).

Le terme de la concession était fixé à 15 ans; à l'expiration de ce terme, le chemin de fer devait être vendu à la Chine au prix fixé par un expert étranger choisi par les deux parties. La convention prévoyait, en outre, un délai de deux ans pour l'accomplissement des travaux d'amélioration de la ligne (9).

Sous maints prétextes, le Japon différa les travaux de construction et d'amélioration de la ligne en question et, en 1908, date d'expiration du délai prévu, la ligne était encore dans son état primitif (10).

(7) Mac Murray : *op. cit.*, vol. 1, p. 790.

(8) *Les Relations économiques entre la Chine et le Japon*, *op. cit.*, p. 21.

(9) Mac Murray : *op. cit.*, Vol. 1, p. 551.

(10) C. Walter Young : *The International relations of Manchuria*, p. 72.

Or, au printemps 1909, le Japon invoqua les dispositions de la Convention additionnelle de Pékin, et reprocha à la Chine de ne point se prêter à l'exécution des travaux de la ligne. La Chine répliqua en demandant que les soldats stationnant le long de la ligne fussent retirés conformément aux stipulations du Traité de Portsmouth, et des Traités de Pékin. Des conversations s'ensuivirent, où les deux parties s'accusèrent réciproquement de lenteur et de mauvaise volonté (11).

Une note chinoise en date du 24 juin 1909 fit observer au Japon que l'article 6 de la Convention additionnelle de 1905 ne donnait au Japon que « le droit d'améliorer la ligne Antoung-Moukden, de manière à la rendre propre au transport des marchandises manufacturées ou non de toutes les nations », et que, du fait de l'attitude du Japon, l'élargissement de la voie et les changements de parcours maintenant proposés n'étaient pas acceptables (12).

Le 6 août 1909, le Gouvernement japonais envoya un ultimatum à la Chine à l'appui de sa demande. Le jour suivant, dans un communiqué officiel, le Japon déclara que l'insistance des Chinois pour le retrait des troupes japonaises de la ligne Antoung-Moukden était de nature à justifier le Japon d'entreprendre une « action indépendante » (13). Le Japon commencerait donc, sans le concours de la Chine, les travaux de reconstruction, si cette dernière persistait dans son attitude. En face d'une telle menace, la Chine fut contrainte de céder.

Un communiqué officiel chinois aux Puissances intéressées, mit en relief les faits suivants : Au 22 décembre 1908, date d'expiration du délai prévu pour achever la transformation de la voie militaire en une ligne commerciale, le Gouvernement japonais « n'avait point manifesté l'intention d'entamer la réalisation de l'affaire en question ». C'est alors que la Chine céda à la dernière requête japonaise d'ouvrir des pourparlers; néanmoins, le Consul général japonais à Moukden « différa l'affaire en repoussant la requête chinoise tendant à ce que le Japon ne plaçât pas de gardes militaires, ni sur la ligne, ni dans son voisinage, et laissât à la Chine la police de la « Zone » du chemin de fer ». D'où l'ultimatum japonais du 6 août. La Chine répondit aussitôt que « comme l'amélioration devait se faire dans l'intérêt du trafic et du commerce, aucune nécessité n'existait quant à l'extension de la « Zone » du chemin de fer, mais que la Chine ne soulèverait pas d'objection si le

(11) *Les Relations économiques entre la Chine et le Japon*, op. cit., p. 21.

(12) E. J. Harrison : *Peace or War, East of Baikal*, p. 531.

(13) E. J. Harrison : op. cit., pp. 530-532.

Japon voulait changer le système ferroviaire et effectuer d'autres améliorations de caractère technique ». La réponse déclarait également qu'« aucune extension du contrôle militaire des chemins de fer en Mandchourie ne serait permise, et que le Gouvernement chinois organiserait la police pour la protection de la ligne ». La demande de la Chine n'ébranla point l'attitude du Japon. « Nous sommes sûrs, continue le communiqué chinois, que, sous le prétexte du développement des communications, le gouvernement japonais désire construire ce chemin de fer presque uniquement pour des fins militaires. »

Devant « la supériorité des forces » du Japon, la Chine dut donner satisfaction à la demande et aux conditions japonaises pour la reconstruction de la ligne Antoung-Moukden. Ce fut l'objet de l'accord du 19 août 1909. La question capitale, celle de la police de la ligne et de l'administration de la zone en bordure de la voie, resta en suspens, le Japon se refusant toujours à la discuter. Mais s'il ne la discutait pas, il la résolut pratiquement en se chargeant de cette police et de cette administration.

Quant à la question des gardes de chemin de fer japonais, le Japon refusait définitivement de les retirer, arguant que par l'article 2 de la Convention additionnelle de Pékin, le Japon s'était engagé à les rappeler simultanément avec la Russie. Or, la Russie n'ayant pas retiré les siens, il s'en suivait que les Japonais avaient le droit de rester sur leurs positions. L'argument japonais était des plus spécieux. Sans doute, une pareille stipulation avait figuré dans la convention sino-japonaise, mais il ne s'agissait alors que de la branche méridionale, entre Tchang-tchoen et Port-Arthur, transférée par la Russie au Japon, avec le consentement de la Chine; la ligne Antoung-Moukden n'avait point été mise en cause. Même aux dires des Japonais, ce qui s'appliquait à la ligne transférée n'avait aucun rapport avec la ligne Antoung-Moukden.

D'après l'argumentation japonaise, on pourrait avoir l'impression que la ligne Antoung-Moukden constituait un embranchement du Sud-Mandchourien. Pour détruire cette pré-truite par les Japonais pour les opérations militaires de la guerre russo-japonaise, à un moment où le contrôle de la Mandchourie échappait accidentellement au Gouvernement chinois. D'ailleurs, lorsque la Russie céda au Japon les chemins de fer de la Mandchourie méridionale, elle ne pouvait, de façon évidente, stipuler quoi que ce fût concernant cette ligne, qui ne lui avait jamais appartenu. Rien n'indiquait donc que la dite ligne pût faire partie du réseau Sud-Mandchourien. Si le

3) Les quatre lignes de l'EST.

4) Les autres lignes ou embranchements chinois.

Les lignes qui nous intéressent particulièrement dans cette étude, sont *les quatre lignes de l'Est et de l'Ouest*, car la ligne Pékin-Moukden fut commencée et la ligne C.E.R. terminée antérieurement à la création de la Compagnie S.M.R.

A. — LES QUATRE LIGNES DE L'OUEST.

Sous cette dénomination chinoise sont comprises les lignes suivantes :

- 1) *Ligne Tao-An*, abréviation de Taonan-Anganchi; construite par capitaux japonais, de 1925 à 1926. Longueur de la voie : 224 km. 8.
- 2) *Ligne Sé-Tao*, abréviation de : Sépingkai-Tao-nan; construite par capitaux japonais, de 1916 à 1923. Dans cette ligne est compris l'embranchement de Liao-yuan à Tung-liao. Longueur de la ligne avec embranchement : 424 kilomètres 910.
- 3) *Ligne Tsi-Ko*, abréviation de : Tsitsihar-Koshan avec prolongation de la voie de Tsitsihar à Anganchi; construite par capitaux chinois, de 1928 à 1931. Longueur de la ligne entière : 204 km. 60.
- 4) *Ligne Ta-Tung*, abréviation de : Tahushan-Tungliao; construite par capitaux chinois, de 1921 à 1924. Longueur de la voie : 253 km.

La longueur totale des quatre lignes est d'environ 1.107 kilomètres 310.

Il ressort de ce qui précède que deux des quatre lignes en question ont été construites avec des capitaux chinois, les deux autres avec des capitaux japonais.

**

LIGNE SÉ-TAO.

En 1913, une effervescence révolutionnaire en Chine avait causé la mort de quelques Japonais, par suite du ressentiment qu'éprouve le peuple chinois en face de la politique japonaise qui menaçait la Chine. Après avoir reçu des excuses officielles et des indemnités, le Gouvernement japonais monnaya l'incident en présentant à la Chine des demandes nouvelles. Cette note exigeait que « le Gouvernement chinois s'engage à exécuter les demandes du Gouvernement japonais, dont le contenu ne devait point être public ». Ces demandes s'étaient autres que celles visant les chemins de fer de la Mandchourie.

Pour appuyer ses prétentions, le Japon eut recours à une démonstration de ses vaisseaux de guerre, qui mouillèrent devant Nanking. Le Gouvernement de Yun Shih-Kai, effrayé, s'inclina. Le 5 octobre 1913, des échanges de notes donnèrent satisfaction aux Japonais. Cet accord concerne le projet de construction des « Cinq voies ferrées en Mandchourie », dont le Japon s'assura le droit de financement à un intérêt très élevé et dont il obtenait, pratiquement, la direction. La ligne Sé-Tao, dont il est question plus haut, faisait partie du projet de ces cinq voies ferrées. En somme, la Chine s'engagea à prendre la responsabilité financière, pour une ligne construite par des capitaux fixés et fournis par les Japonais, à un intérêt fixé par eux et contrôlée et dirigée par eux, dans l'intérêt de la S.M.R., à laquelle cette nouvelle construction servirait de ligne d'alimentation de fret et matières premières.

Pour la ligne Sé-Tao, le montant de l'emprunt fixé par le contrat du 31 mai 1925, était de 32 millions de yens, à un intérêt de 9 % l'an (16). Déjà, par un contrat d'emprunt préliminaire du 27 décembre 1915, pour une avance de 5 millions de yens, contracté pour une durée de 40 ans, le Japon stipula que l'Ingénieur en chef de la ligne serait un Japonais et que le matériel nécessaire à la construction serait fourni par le Japon. En plus de 9 % d'intérêt sur l'emprunt, les Japonais exigèrent 5 1/2 % de frais dits de commission et autres (handling charges) (17), ce qui revient à dire que les Japonais percevaient pratiquement environ 15 % d'intérêts et commission pour leur « geste financier ». Si l'on ajoute que c'est la S.M.R. qui fournit le matériel, on peut deviner la majoration du prix normal que ce matériel a dû subir avant qu'il soit facturé à la ligne Sé-Tao.

D'ailleurs, très souvent, la S.M.R. fournissait du matériel usagé aux lignes chinoises qu'elle finançait et cela à des prix assez intéressants. Si cette façon de se débarrasser du vieux matériel était très favorable, pour plus d'une raison, à la S.M.R., par contre, c'était un handicap manifeste pour une nouvelle compagnie, car les frais de réparations et de pièces de rechange s'imposèrent dès le début.

Les Japonais ont, en réalité, contraint les Chinois à accepter un marché de dupe, en leur imposant des conditions qui leur rendaient d'avance difficile ou impossible un fonctionnement normal et rentable de la ligne. Et cela vaut pour la ligne Sé-Tao comme pour les autres lignes chinoises construites avec des capitaux japonais.

(16) apport S.D.N., *op. cit.*, p. 61.

(17) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 43.

Voici comment s'exprime le colonel T. A. Hiam, expert du Comité Lytton :

...Je crois qu'on peut dire sans erreur que si l'on considère le montant des capitaux investis, aucune des lignes chinoises construites avec des capitaux japonais ne s'avère rémunératrice ou ne paraît pouvoir, avec ses recettes, couvrir ses charges fixes.

M. Hiam fait ensuite état des observations de l'Assesseur chinois, ainsi conçues :

La Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien, dans l'application de cette politique a, entre autres choses, imposé au Gouvernement chinois l'obligation de contracter des emprunts, allant ainsi à l'encontre de l'opinion publique chinoise. Ce faisant, le Japon poursuivait un but stratégique et politique plutôt qu'industriel, ce qui a été prouvé dans beaucoup de cas, où il n'a été souvent tenu aucun compte des conditions de capacité de recettes et d'avenir commercial dans le choix, la construction et l'exploitation des lignes de chemin de fer par les Japonais. Il s'ensuit que toutes les lignes construites avec des capitaux japonais sont actuellement en déficit et que les dettes et les obligations qu'elles comportent augmentent sans cesse. En outre, il s'est produit souvent à propos de l'autorité administrative, des conflits qui rendent la controverse au sujet des chemins de fer plus complexe que jamais (18).

En effet, les constructions japonaises « ont toujours un but stratégique » : c'est ainsi que s'exprime M. Percheron (19), grand admirateur des Japonais. Cependant, ce but est souvent doublé d'une raison économique, à savoir que la S.M.R., s'en sert ou voudra s'en servir comme ligne d'alimentation jusqu'au moment où l'impérialisme japonais s'en saisira pour une action militaire.

Voici quelques chiffres qui établissent la situation financière de la ligne Sé-Tao : Le coût de la ligne Sé-Tao est estimé à dollars chinois : 20.876.822 (20). L'emprunt contracté le 31 mai 1925, s'élevait à 32 millions de yens. A l'échéance de l'emprunt au 1^{er} janvier 1936, le montant des intérêts non payés s'élevait à près de 23 millions de yens (21). On comprend dans ces conditions que les Chinois aient refusé de payer 9 % d'intérêts et que l'emprunt en question ne fut pas renouvelé en 1926. En effet, si l'on considère les bénéfices réalisés par la ligne Sé-Tao depuis son début, on ne trouve qu'une seule année (1925) sur douze, où ils furent assez élevés pour couvrir les intérêts de l'année, d'environ 3 millions de yens.

Ce qu'enfin cherchaient les Japonais, c'est tout en chargeant les Chinois d'obligations financières très lourdes, leur laisser la ligne nominale, mais, de fait, la diriger eux-mêmes et

(18) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 43.

(19) Percheron : *La Tragédie du Pacifique*.

en retirer les avantages. La ligne Sé-Tao, en effet, avait 3 Directeurs et autres fonctionnaires japonais. S'ils n'ont pu réaliser tout ce qu'ils souhaitaient, c'est que les autorités chinoises, ont, heureusement, opposé leur veto aux exigences japonaises qui dépassaient toutes limites.

LA LIGNE TAO-AN.

En ce qui concerne la ligne Tao-An, le contrat de l'emprunt de 12.920.000 yens date du 3 novembre 1924, mais des négociations au sujet de la ligne avaient déjà eu lieu antérieurement. L'intérêt était aussi élevé que pour le Sé-Tao, à savoir : 9 % (23). Les intérêts non payés à l'échéance, le 1^{er} juillet 1927, s'élevaient à 6.138.327 yens (24). Le coût de la ligne est estimé à 12.502.419 yens (25), ce qui cadre assez bien avec le montant de l'emprunt.

Bien que les chiffres ci-dessus soient quelque peu controversés, il en ressort cependant que, dans le meilleur cas, le bénéfice n'a jamais atteint le million de dollars chinois qui eût été rendu nécessaire pour couvrir les intérêts de 9 % qu'exigeait l'emprunt de près de 13 millions.

Les conditions imposées par les Japonais aux Chinois pour la construction des lignes intéressant les premiers, étaient si lourdes que ces lignes, du point de vue financier, étaient par avance condamnées, ce qui donna aux Japonais le prétexte d'en réclamer la direction et l'exploitation.

LA LIGNE TA-TUNG.

Le coût de la ligne Ta-Tung, longue de 253 kilomètres, et construite avec des capitaux chinois, a été de 7.200.000 dollars chinois (27). Si l'on se rappelle que la ligne Tao-An, longue de 225 kilomètres, construite avec des capitaux japonais, a coûté presque 13 millions de yens, c'est-à-dire presque le double, on peut se faire une idée des charges que les Japonais ont imposées, délibérément, à cette ligne et aux autres.

La ligne de Ta-Tung fait partie du réseau Peining (Peiping-Moukden), et ses recettes sont incluses dans les chiffres du Pei-ning.

(20) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 62.

(21) *Ibidem*.

(22) Annuaire du Nord-Est 1931, p. 402 (en chinois).

(23) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 61.

(24) *Ibidem*, p. 63.

(25) *Ibidem*, p. 63.

(26) Annuaire du Nord-Est 1931, p. 410.

(27) Annuaire du Nord-Est, 1931, p. 391.

LA LIGNE TSI-KO.

Pour cette ligne, également construite avec des capitaux chinois, son coût de la construction a été de 11 millions de dollars chinois (28). Les recettes pour 1929 ont été de 1 million 570.000 et pour 1930, de 1.554.515 dollars chinois (29).

Comme nous le voyons sur la carte, les quatre lignes de l'Ouest, à part la boucle Tung-Liao-Liaoyuan, s'orientent presque du Nord au Sud et constituent dans une forme peu modifiée un réseau ferroviaire qui ressemble beaucoup à l'ancien projet américain de la ligne Chinchow-Aigun. En somme, il n'y manque que de prolonger la ligne Koshan jusqu'à Aigun. Des quatre lignes de l'Ouest, les deux extrémités ont été construites avec des capitaux chinois : Ta-Tung et Tsi-Ko; les deux lignes médianes : Sé-Tao et Tao-An, ont été construites avec des capitaux japonais. Pour le Japon, ces deux lignes devaient servir comme voie de pénétration économique et militaire vers la Mongolie orientale, par Tao-nan, et vers la Mandchourie du Nord-Ouest par Anganchi. Cette idée est exprimée dans le fameux « Plan Tanaka ». Parlant des défauts du S.M.R., Tanaka s'exprime ainsi (30) :

... Il lui manque des lignes circulaires nécessaires pour la mobilisation militaire et le transport. Dorénavant, il nous faut prendre les buts militaires comme notre objectif et construire des lignes circulaires pour envelopper le cœur de la Mandchourie et de la Mongolie de façon que nous puissions entraver les développements, militaire, politique et économique de la Chine d'un côté et arrêter la pénétration de la Russie de l'autre. Voilà la clef de notre politique continentale.

En dehors des considérations militaires, il est bon de savoir que les quatre lignes de l'Ouest par leur extrémité Nord, drainent les denrées agricoles des régions entourant la fertile vallée du Nonni; elles traversent ensuite les vastes plaines qui s'étalent au Sud et à l'Est, en passant par Taoan, centre qui reçoit, en outre des denrées agricoles de la plaine, les produits d'élevage venant du Liaoning occidental et de la Mongolie intérieure, pour finir dans les riches districts agricoles autour du Tungliao et aboutir plus vers le Sud, par les embranchements du chemin de fer Pai-ning, soit au port de Yinkéou, soit à Hulutao, nouveau port en cours de construction, soit enfin par le Pei-ning même vers Pékin ou le grand port de Tientsin.

(28) Rapport de la S.D.N., *op. cit.*, p. 62.

(29) Document chinois, N° 15, p. 47.

(30) Mémoire Tanaka, Genève, 1938, p. 15.

Ces quatre lignes de l'Ouest, permettent d'expédier vers la Grande Muraille des produits de agricoles et matières premières venant de la Mandchourie du Nord ou de l'Ouest sans avoir à passer par le S.M.R.; il en est de même en sens inverse pour les marchandises venant de l'Etranger ou des Provinces chinoises en deçà de la Grande Muraille.

Nous allons voir que ces lignes circulaires, les lignes Ki-Hai et Cheng-Hai des quatre lignes de l'Est, dont parle le Plan Tanaka, ne furent pas construites par la S.M.R. — pour ce qui concerne les régions Est du S.M.R. — mais par les Chinois avec des capitaux chinois et des ingénieurs chinois.

B. — LES QUATRE LIGNES DE L'EST

Nous avons parlé des quatre lignes de l'Ouest situées à l'Ouest du S.M.R. A cette occasion, nous avons donné des exemples illustrant la méthode et les procédés japonais pour la création de ces voies ferrées. Qu'il s'agisse des Quatre Lignes de l'Est ou de l'Ouest, il en va tout à fait de même. Aussi nous bornerons-nous à une description sommaire des Quatre Lignes de l'Est.

Voici les lignes comprises sous cette dénomination chinoise :

- 1) *Ligne Cheng-Hai*, abréviation pour Moukden-Hailuen; construite avec des capitaux chinois, entre 1925 et 1927. Longueur de la ligne : 319 kilomètres.
- 2) *Ligne Ki-Toen*, abréviation pour Kiren-Toenhua; construite entre 1926 et 1928, avec des capitaux japonais. Longueur de la ligne : 210 kilomètres.
- 3) *Ligne Ki-Hai*, abréviation pour Kiren-Hailuen; construite avec des capitaux chinois entre 1927 et 1929. Longueur de la ligne : 183 kilomètres.

Quelle est la quatrième ligne de l'Est ? Il n'y a, en somme, que les 3 lignes que nous venons d'énumérer, qui se trouvent à l'Est du S.M.R. Seulement, les Chinois qui ont créé ce terme, comptent les quatre lignes de l'Ouest et de l'Est à partir de Tahushan, bifurcation de la ligne-mère, le chemin de fer Pei-ning, qui dirige un bras vers l'Est, dont la première articulation est tahushan-Moukden, la deuxième : Moukden-Hailuen, la troisième : Hailuen-Kirin et la quatrième : Kirin-Toenhua. Ce sont les quatre lignes de l'Est. Donc, le tronçon terminus de la ligne Pei-ning qui va de Tahushan à Moukden, constitue la quatrième ligne de l'Est. Ce tronçon a une longueur d'environ 137 kilomètres. Les quatre lignes de l'Est totalisent ainsi une longueur d'environ 849 kilomètres.

De ces quatre lignes, une seule a été construite avec des capitaux japonais la Ki-Toen.

Les deux lignes construites avec des capitaux chinois : la Cheng-Hai et surtout la Ki-Hai, sont modernes. La Ki-Hai a coûté 9.678.000 dollars chinois, et le Cheng-Hai 15 millions 433.341 (31).

Voici les recettes en dollars chinois de la ligne Cheng-Hai (32) :

1926	1927	1928	1929	1930 (33)
235.899	1.829.639	3.771.034	5.206.347	7.376.937

D'après une autre source, le bénéfice de la Cheng-Hai, pour l'année 1929, a été de 1.943.246 dollars chinois et, pour 1930, de 3.023.910 (34).

Pour Ki-Hai, les recettes ont été en 1929 : 1.045.460 et, pour 1930 : 1.754.977 dollars chinois (35).

Ces chiffres, surtout ceux se rapportant à Cheng-Hai, font ressortir la prospérité de ces deux lignes. En quatre ans, la Cheng-Hai a quadruplé ses recettes. Les bénéfices pour 1930 constituent 41 % des recettes, ce qui était du meilleur augure pour l'avenir. La S.M.R. craignait avec raison la concurrence de ces deux lignes chinoises, malgré les grands avantages possédés par les Japonais et certains handicaps des lignes chinoises.

Sur la construction des deux lignes chinoises, la Ta-Tung et la Ki-Hai, le Plan Tanaka rapportait :

... Ces deux chemins de fer affectent très sérieusement nos projets militaires en Mandchourie et en Mongolie, aussi bien que l'intérêt du Chemin de fer Sud-Mandchourien. (36)

La ligne Ki-Toen, avait été déjà l'objet de négociations et d'un accord du 4 septembre 1909. Elle fait, en réalité, partie d'un projet plus vaste : la ligne Kirin-Hoeining qui relierait le Nord de la Corée avec Kirin, ligne stratégique de grande importance. Le 18 juin 1918, cette ligne fit encore l'objet d'un accord, mais ce n'est qu'en 1925-1926 qu'une entente intervint qui amena la réalisation de ce vieux projet.

La ligne fut achevée en 1928, mais le Gouvernement chinois refusa de la recevoir pour deux raisons précises. La ligne était, sur de nombreux points, dans un état défectueux et, d'autre part, la S.M.R. avait augmenté de plus de 6 millions

(31) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 62.

(32) Annuaire du Nord-Est 1931, p. 428.

(33) Document chinois, N° 17, p. 47.

(34) Document chinois, N° 17, p. 47.

(35) *Ibidem*, p. 47.

(36) Mémoire Tanaka, *op. cit.*, p. 16.

de yens les charges pour certains travaux, etc. La S.M.R. avait en effet, employé pour cette ligne, encore plus que pour les autres lignes, du matériel usagé. Sur 181 ponts environ, les travaux étaient défectueux. D'après les Japonais, le montant de l'emprunt pour la construction de cette ligne à la date du 24 octobre 1925, était de 24 millions de yens (37). En dehors de cette somme, il y avait encore 10 millions de yens soi-disant affectés à la construction de la ligne Kirin-Hoeining, mais cette somme fait partie des emprunts Nichihara qui, sous le masque de constructions ferroviaires ou industrielles, furent utilisés aux fins de la guerre civile en Chine.

Une commission d'enquête formée par les autorités chinoises aboutit au résultat suivant (38) :

Travaux de construction.....	13.000.000 yens
Frais généraux	2.000.000 »

Ensemble..... 15.000.000 yens

Les 24 millions empruntés pour la construction de cette ligne, à la date de 1925, aux dires des Japonais, excédaient donc de 9 millions le total des frais.

Du reste, l'intérêt, c'est-à-dire plus de 2 millions par an, à 9 %, sur un emprunt de 24 millions, apparaît comme vraiment excessif, lorsque l'on pense que la ligne de Ki-Toen en 1929 figure avec un bénéfice de 72.098 yens et, en 1930, avec un déficit de 88.884 yens (39).

Un autre point en litige fut le désir chinois, tout à fait naturel, nous semble-t-il, d'avoir un directeur chinois au lieu et place d'un directeur japonais, comme ce fut le cas pour la ligne Ki-Tchang.

Mais, à côté des considérations économiques et financières, il en était aussi d'ordre militaire. La Chine ne pouvait admettre et aucun pays n'admettra qu'une puissance étrangère, sous un prétexte économique, développe sur son territoire une ligne stratégique devant faciliter une agression militaire contre lui. Telle était pourtant bien l'intention des Japonais, selon le Plan Tanaka.

En résumé, ce sont les Chinois qui ont construit les deux lignes qui relient Moukden avec la capitale de la province Kirin, donnant ainsi un nouvel essor à la production et à la culture de cette riche province, dont les denrées agricoles peuvent maintenant être expédiées vers les provinces du Nord

(37) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 61.

(38) Annuaire du Nord-Est, 1931, p. 421.

(39) Rapport S.D.N., pp. 62-63.

de la Chine en deçà de la Grande Muraille et remédier ainsi dans une mesure appréciable à l'insuffisance de leur approvisionnement en céréales, fèves, etc...

C. — AUTRES LIGNES CHINOISES

- 1) *Ligne Ki-Tchang*, abréviation pour Kirin-Tchangtchoen; construite avec des capitaux japonais, de 1910 à 1912. Longueur de ligne : 127 kilomètres.
- 2) *Ligne Tao-So*, abréviation pour Taonan-Soluen; construite avec des capitaux chinois, de 1928 à 1931. Longueur 84 kilomètres.
- 3) *Ligne Hu-Hai*, abréviation pour Hulan-Hailun ; construite avec des capitaux chinois, de 1925 à 1928. Longueur 2,224,5 kilomètres.

La Ligne de Ki-Tchang.

La ligne Ki-Tchang a fait l'objet de nombreuses négociations et accords. C'est la première ligne chinoise en Mandchourie qui ait été construite avec des capitaux japonais. Après les accords du 15 avril 1907, du 22 novembre 1908, du mois d'octobre 1909, quand on fut arrivé au 25 mai 1915, les Japonais bouleversèrent tout avec leurs 21 demandes et imposèrent une révision complète des anciens accords. Par le contrat d'emprunt du 12 octobre 1917, passé avec la S.M.R., le Gouvernement chinois fut finalement obligé d'accorder à celle-ci la gérance de la ligne.

Le terme de l'emprunt qui avait été fixé à 15 ans par le contrat primitif de 1908 et qui devait expirer en 1934, fut alors porté à 30 ans pour prendre fin en 1947. Le Gouvernement chinois ne pourrait rembourser l'emprunt avant l'expiration de ce terme. Pendant ce temps, la S.M.R. aurait droit de gérer la ligne. En effet, la direction était japonaise; il y avait en tout 59 fonctionnaires japonais. Il existait bien un directeur chinois, mais en réalité, ce furent les Japonais qui dirigèrent et décidèrent de toutes choses.

La construction de la ligne coûta 7.420.657 dollars chinois (40). Un contrat d'emprunt en date du 12 octobre 1917 figure pour 6 millions et demi de yens, un autre du 6 avril 1928 avec 907.697 yens. Les impôts dus s'élèvent pour le premier emprunt à 325.000 yens (intérêt 5 %) et, pour le deuxième emprunt, à 354.320 yens (intérêt 9 %) (41).

Cette ligne devenait une véritable ligne d'alimentation pour la S.M.R. Comme nominalement la ligne appartenait au Gou-

(40) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 62.

(41) *Ibidem*, p. 61.

vernement chinois, la S.M.R. qui la g rait, ne s'occupa pas de la rendre rémunératrice. Bien au contraire. Les bénéfices nets réalisés par la ligne pendant 18 ans, de 1913   1930, ont été en moyenne annuelle d'environ 6 % par rapport aux recettes. Résultat lamentable, si l'on songe aux bénéfices réalisés par la S.M.R., le Peining, etc... Il nous faut comprendre que la S.M.R. s'est servie de cette ligne comme ligne d'alimentation et que, par souci de la concurrence, elle a baissé le tarif de la ligne et pris d'autres mesures grâce auxquelles elle recueille les avantages tandis que la ligne Ki-Tchang subit les conséquences financières.

Ligne Tao-So.

La ligne de Taonan-Solun, dont le budget de construction était de 5 millions de dollars chinois (42), a été construite par des colons-soldats chinois, organisés par le Gouvernement local. Solun est le marché principal pour tous les produits d'élevage venant des districts occidentaux de la Province de Liaoning et de la Mongolie intérieure. Cette ligne était à peine achevée en 1931.

Ligne Hu-Hai.

La ligne Hu-Hai, depuis le prolongement jusqu'à Kharbine pique tout droit au Nord en direction de Aigun. Elle dessert les districts riches en blé, fèves de soja, kaoliang, bois, produits du sous-sol, etc... La construction a coûté 11.969.000 dollars chinois (43).

Cette ligne a su réaliser des bénéfices appréciables pendant les trois années pour lesquelles nous possédons des chiffres :

Année	1927	1928	1929
Recettes	908.778	2.652.034	4.741.598
Bénéfices bruts..	413.374	1.301.988	1.867.896
Bénéfices nets ..	413.134	796.621	1.337.864

Si l'on observe attentivement la carte, on verra que la monopolisation ferroviaire, ouverte ou camouflée de la S.M.R. trouva, de la part des Chinois, une riposte à la mesure de leurs moyens financiers.

C'est ainsi que la ligne chinoise reliant Moukden avec Kirin, devait plus tard être prolongée jusqu'à Kharbine, pour être reliée avec la ligne Hu-Hai dont nous venons de parler. La Chine aurait ainsi possédé une magnifique ligne mi-circulaire, venant du Heilungkiang oriental, en passant par Khar-

(42) Annuaire du Nord-Est, 1931, p. 444.

(43) Annuaire du Nord-Est, 1931.

bin, Kiren, Moukden — c'est-à-dire des districts très riches et importants — pour rejoindre, par Tahushan, le tronçon principal de la Pei-ning, la ligne-mère chinoise en Mandchourie.

Du côté occidental de la Mandchourie, la Chine contrôlait — malgré le financement imposé par la S.M.R. de la ligne allant de Sépinkiai à Anganchi — une ligne perpendiculaire qui, plus tard, devait être prolongée par la vallée du Nonni jusqu'à Aigun, reproduisant l'ancien projet américain et que l'opposition de la S.M.R. fit échouer.

§ 4. - La Concurrence entre les lignes japonaises et chinoises

A côté des buts économiques, la monopolisation japonaise du réseau ferroviaire mandchourien avait en même temps, nous le savons, des visées stratégiques; il y a même des cas où le point de vue militaire domine tout, comme par exemple celui de la ligne Kirin-Hoeining, dont le premier tronçon Kirin-Toenhua a fait plus haut l'objet d'un examen.

Nous avons vu quels étaient les moyens dont se servait la S.M.R., et nous avons démontré que c'est surtout par une habile manipulation des emprunts, appuyée par tel ou tel moyen diplomatique ou militaire, selon les circonstances, qu'elle a tenté et réussi dans une certaine mesure, pendant un certain temps, à monopoliser la construction ferroviaire en Mandchourie.

Toutes les fois que les autres grandes puissances ou la Chine voulurent construire telle ou telle ligne nouvelle, le Japon est intervenu. Parfois il s'est servi de son *veto* pour imposer sa participation à la Chine : en laissant la Chine construire un embranchement ou une ligne secondaire, il l'obligeait par son intervention à recourir aux capitaux japonais pour le financement.

Ainsi, avec sa force militaire comme base et avec des moyens financiers et politiques, la S.M.R., c'est-à-dire le Japon, depuis 1905 jusqu'aux années qui suivent la conférence de Washington, en 1921, a réussi à dominer le développement ferroviaire en Mandchourie. Elle a pratiquement écarté tous les projets internationaux et chinois de constructions ferroviaires.

Après le Traité des Neuf Puissances de 1922, qui diminuait dans une certaine mesure l'emprise du Japon sur la Mandchourie, une époque différente commença. La Chine, de son côté, reprit conscience et se mit avec beaucoup d'énergie au travail pour le développement de l'industrie et de son réseau ferroviaire dans ses Trois Provinces de l'Est. C'est surtout

à partir de 1925 que les réalisations chinoises se succèdent à un rythme accéléré. Entre 1925 et 1931, dans l'espace de six ans, elle construit par ses propres moyens six importantes lignes qui se soudent à la vieille ligne chinoise Pei-ning, la ligne-mère qui par deux bras ferroviaires, l'un à l'ouest et l'autre à l'est, est en bonne voie d'embrasser les districts les plus fertiles de la Mandchourie.

C'est en 1928 qu'une lutte tarifaire, avec tous les moyens auxiliaires, commença entre les lignes japonaises et chinoises.

LUTTE TARIFAIRE

La S.M.R. vit du fret, et fret veut dire deux choses : accaparement des matières premières, des denrées agricoles, et vente des marchandises fabriquées au Japon.

C'est surtout au sujet de l'accaparement des denrées agricoles que s'est déclenchée la lutte tarifaire, avec les deux facteurs suivants :

- 1° Accord de trafic direct;
- 2° Rabais secrets.

1° Accord de trafic direct.

L'accord de trafic direct permet à un expéditeur de faire avec une seule « lettre de voiture » une expédition d'une gare quelconque d'un réseau jusqu'à une gare quelconque d'un autre réseau. Ce mode d'expédition est très commode pour les expéditeurs ou commerçants, en leur permettant d'utiliser pour leurs envois telle ou telle ligne de préférence.

La S.M.R. a toujours refusé d'établir un accord direct de trafic de la ligne Ki-Tchang avec la Ki-Hai (44), afin de conserver pour le réseau japonais le plus grand trafic possible.

Par ailleurs, dit le Colonel Hiam (45), la ligne chinoise Sé-Tao s'opposa, à un moment donné, pour les mêmes raisons, à tout accord direct de trafic avec la S.M.R.

Bien que ces accords directs de trafic soient une arme d'une certaine importance, ils ne sont cependant pas les plus décisifs. Le rabais sur les tarifs constitue l'arme la plus forte.

2° Tarifs secrets.

Les Japonais ont reproché aux lignes chinoises d'avoir pratiqué une politique de réduction des tarifs ferroviaires défavorables à la S.M.R., surtout à partir de 1929-1930 (46).

Dans un rapport officiel présenté par l'« American Asso-

(44) Rapport S.D.N., p. 39.

(45) *Ibidem*, p. 39.

(46) Rapport S.D.N., Documents annexes, p. 36.

ciation of China » (47) au sujet de la discrimination en faveur des marchandises japonaises en Mandchourie, on peut lire : « ... La concurrence japonaise prend la forme d'un système de rabais, non seulement dans les tarifs ferroviaires et maritimes, mais encore par la ristourne des droits de douane et des charges qui sont par contre imposés contre toutes les autres nations... ».

Le rapport annuel du Consul Général britannique en Corée, publié en juin 1914, fait également état des réductions sur les tarifs de transport et les droits de douane accordés aux marchandises japonaises entrant en Mandchourie *via* la Corée, dont résulte un avantage de 15 % pour ces dernières, signalé par différentes publications américaines, soit officielles, soit privées (48).

En 1913, le Bureau des Chemins de fer à Tokio, institua un système de rabais en faveur de certaines classes de marchandises (y compris les cotonnades) exportées par la « Japan Cotton Spinners — Association » *via* la Corée, à destination de la Mandchourie, et une pression fut exercée sur la S.M.R., pour qu'elle accorde une réduction similaire à ces marchandises, d'Antung en direction nord. En fin de compte, la réduction a été étendue à toutes les marchandises japonaises destinées à la Mandchourie, qu'elles passent par Antung ou par Dairen. La Grande-Bretagne et les Etats-Unis protestèrent et les Japonais durent céder certains points (49).

Sous le titre « Rabais secrets », le colonel T. A. Hiam, dans les Rapports de la S.D.N. (50), dit, en parlant des relations de la S.M.R. avec la maison d'expédition, la Compagnie Kokusai (51), qu'il croit « savoir qu'elle peut pratiquer des tarifs de transport sur le Chemin de fer sud-mandchourien qui peuvent descendre jusqu'à 25 % au-dessous des tarifs publiés ». M. Hiam s'exprime d'une façon fort prudente et très diplomatique mais, bien qu'il dise qu'on ne possède pas la liste des actionnaires de la Kokusai, aujourd'hui, tout le monde sait ou est à même de savoir que le Kokusai a été établi en 1926 au capital de 5 millions de yens, fournies entièrement par la S.M.R. (52), et que la S.M.R. a procuré à la Kokusai les experts et le personnel dirigeant les plus importants. Plus

(47) Cité dans A.M. Pooley : *Japan's Foreign policies*, p. 42.

(48) S.K. Hornbeck : *Contemporary Politics in the Far East*, July 18th 1906 U.S. Foreign relations 1906, p. 209 et suivantes.

(49) Harold Parlett : A brief account of diplomatie events in Manchuria, p. 21.

(50) Documents annexes, *op. cit.*, p. 42.

(51) Aussi appelée : International Express Company Ltd.

(52) Brochure de Propagande S.M.R., 1935 et 1937.

loin cependant, M. Hiam reconnaît implicitement le fait des discriminations tarifaires :

« Il est évident, dit-il, que la S.M.R. s'est trouvée plutôt gênée par ses relations avec la compagnie Kokusai, car on affirme qu'une autre Compagnie est employée actuellement pour arriver au même résultat : il s'agit de l'Agence ordinairement connue sous le nom de compagnie Monokata, mais qui est, en réalité, la compagnie Chieng-Sa-Tung, à la tête de laquelle se trouve Monokata, ressortissant japonais. Voilà qui suffit. »

Nous parlerons plus en détail au chapitre du « Commerce » des rabais secrets accordés à la Kokusai par la S.M.R. — Ici nous ne donnerons qu'un simple exemple pour montrer jusqu'à quelle extrémité se porte la S.M.R. afin d'éliminer la concurrence chinoise. A la suite d'une dévaluation de la monnaie chinoise, en 1930, qui rendait le tarif chinois plus bas encore, les expéditions furent attirées vers le réseau chinois. Il s'agissait, en l'espèce, de denrées provenant de la province de Kirin, et absorbées en grande partie par les lignes chinoises de Cheng-hai et Ki-hai. En l'espace d'à peu près un mois, à partir du 22 novembre 1930, la Kokusai (c'est-à-dire la S.M.R.) accorda jusqu'à 70 % de rabais sur le tarif ordinaire, pour la section de Tchang-tchoen à Moukden. La ligne chinoise de Cheng-hai refusa de suivre la S.M.R. sur ce terrain et renonça à la lutte; dès lors la S.M.R. put drainer dans la province de Kirin de toutes ses denrées agricoles (53).

Il convient de souligner la différence entre la pratique tarifaire des lignes chinoises et celle du S.M.R.

Le réseau chinois, au contraire du réseau japonais, a pour but principal d'approvisionner, en denrées agricoles et autres, les provinces chinoises déficitaires en deçà de la Grande Muraille, la question de profits passant au second plan. Seulement, comme ses capitaux sont insuffisants, sa résistance devant une telle attaque tarifaire japonaise reste très limitée. D'autre part, les lignes chinoises, surtout celles construites par la S.M.R., souffrent du poids des charges fixes et des lourds intérêts.

Facilité de Crédit, Assurance, Stockage, Charrois, etc...

En dehors des rabais sur le tarif pratiqué par la S.M.R., celle-ci possède encore dans son organisation d'entrepôts, de bourses agricoles, de Compagnies de Garantie et de Crédit, dans son système d'Assurances, etc., de puissants auxiliaires, en outre des nombreux intermédiaires à l'aide desquels elle

(53) Foreign Affairs, revue chinoise, 1932, pp. 41-42.

se livre à l'accaparement des matières premières et denrées agricoles. Le premier de ces auxiliaires est bien la Kokusai.

Dans la lutte ferroviaire avec les lignes chinoises de Cheng-hai et Ki-hai, la S.M.R., par l'intermédiaire de la Kokusai, dépêcha des agents aux différentes gares en missions spéciales. Ces agents intervenaient auprès des corporations de charretiers auxquels ils distribuèrent des primes pour qu'ils transportent les marchandises et denrées agricoles en provenance des régions entourant les lignes Cheng-hai et Ki-hai, jusqu'aux points les plus proches de la ligne du S.M.R., au lieu de les charrier vers les lignes de Cheng-hai et Ki-hai (54). Et comme l'emploi des chariots, en Mandchourie, prend durant l'hiver, une grande extension dans tout le pays, l'on peut croire que ce n'était pas à Kirin seulement que se limita l'activité de la S.M.R.

La S.M.R. possédant les armes les plus importantes dans la lutte tarifaire, ce n'est pas sans étonnement qu'on entend les Japonais se plaindre de la concurrence chinoise.

Sans doute, les lignes chinoises ont accompli les efforts admirables dans la tâche qui leur était assignée, mais elles furent souvent handicapées, notamment du point de vue financier. Il appartiendrait plutôt aux Chinois de se plaindre de la concurrence de la S.M.R.

(54) Foreign Affairs, revue chinoise, 1932, pp. 41-42.

CHAPITRE III

MINES

Les activités minières de la S.M.R. doivent faire l'objet de quelques mentions, si sommaires qu'elles soient.

Après les chemins de fer, l'entreprise la plus importante de la S.M.R. est celle de la production de charbon.

Nous ne nous bornerons pas cependant à décrire les seules entreprises administrées directement par la S.M.R., nous parlerons également des compagnies et entreprises minières dans lesquelles la S.M.R. a investi des capitaux et qu'elle contrôle plus ou moins.

Toutefois, avant d'examiner l'activité minière japonaise en Mandchourie du sud, retraçons brièvement l'histoire des mines à partir du moment où les étrangers commencèrent à s'y intéresser.

Lorsque, à la fin du ^{xiii}e siècle, l'influence russe s'étendit sur la Mandchourie méridionale, la Russie en profita pour mettre la main sur les mines mandchouriennes par l'intermédiaire de la compagnie du chemin de fer de l'est chinois, grâce à la clause contenue dans le contrat conclu entre le gouvernement chinois et ladite compagnie, clause autorisant cette dernière à exploiter les mines de charbon pour assurer le bon fonctionnement du chemin de fer. Particulièrement, les mines de Fushun et Yentai étaient convoitées par les Russes. Les mines de Fushun étant pour la plupart contrôlées par des entreprises mixtes privées russo-chinoises en dehors de la Compagnie de l'Est Chinois, celle-ci n'exploita directement qu'une partie de ces mines; les mines de Yentai étaient entièrement exploitées par l'intérêt privé. Lorsque le Japon hérita des droits et intérêts russes en Mandchourie méridionale, il vit dans l'article 6

du traité de Portsmouth le moyen de s'attribuer les houillères situées en bordure des chemins de fer sud-mandchouriens.

Or, d'une part, le contrat original portant l'autorisation du gouvernement chinois à la Compagnie Ferroviaire d'exploiter les mines de charbon était limité aux besoins du service de la voie; d'autre part, la plupart de ces mines, soumises au régime de la propriété privée, ne pouvaient pas avoir été englobées dans le transfert stipulé dans le traité de Portsmouth. D'un côté comme de l'autre, l'acquisition de ces mines par la Compagnie du chemin de fer du Sud Mandchourien soulevait des difficultés pour les Japonais, et devait entraîner, par conséquent, des conversations avec le gouvernement chinois.

Comme ce fut le cas pour les chemins de fer, des conversations allaient s'engager au sujet des mines entre un fort et un faible; les précédents indiquaient suffisamment que le faible ne pouvait qu'être la victime. La solution définitive intervient à l'occasion du règlement du chemin de fer Antung-Moukden. Le Japon profita de la situation pour conclure avec la Chine une série de conventions relatives aux exploitations minières. En ce qui concernait les mines de Fushun et de Yentai, la question fut réglée de la façon suivante :

a) le gouvernement chinois reconnaissait au Japon le droit d'exploiter les deux mines sus-mentionnées;

b) Pour sauvegarder la souveraineté chinoise, le Japon s'engageait à payer au gouvernement chinois une contribution proportionnelle à la production houillère des dites mines (le montant de cette contribution fut fixé, par un accord du 12 mai 1911 à 5 p. 100 de la valeur du charbon dans les localités productrices).

c) Le gouvernement chinois s'engageait à appliquer le tarif le plus bas accordé à d'autres mines chinoises pour la perception du droit d'exportation des charbons produits dans lesdites mines.

Quant aux autres mines sur le parcours des chemins de fer sud-mandchouriens, le Japon obtint également satisfaction par la convention du 4 septembre 1909. La question avait déjà fait l'objet de discussions entre les autorités chinoises et les diplomates japonais. En 1907, le vice-roi des Trois Provinces de l'Est avait signé avec le consul général japonais à Moukden un mémorandum interdisant aux ressortissants japonais de se livrer à l'exploitation illégale des mines de houille sur le parcours de la ligne Antung-Moukden (1). L'article 4 de la

(1) Mac Murray, *op. cit.*, vol. 1, p. 791.

convention de 1909 allait donner la solution définitive. Il était ainsi conçu : « Toutes les mines situées le long du chemin de fer Antung-Moukden et de la ligne principale du chemin de fer Sud-Mandchourie, à l'exception de celle de Fushun et de Yentai, seront exploitées en coopération avec les Chinois et les Japonais. » (2). Cet article trouva aussitôt son application dans la convention du 22 mai 1910, relative à l'exploitation des mines houillères de Penhsihu. En vertu de cette dernière convention, les ressortissants chinois et japonais participaient à l'administration de la Compagnie des mines de Penhsihu et étaient intéressés dans une égale proportion aux bénéfices de la Compagnie (3).

Toutes ces dispositions accordèrent de considérables avantages aux Japonais en dehors du traité de Portsmouth. Il suffit, pour le prouver, de rappeler que le droit d'exploitation minière avait été extrêmement limité dans le contrat de 1898, dont les dispositions avantageuses avaient profité au Japon.

Il résulte de ce court exposé que la S.M.R. est en train de monopoliser l'exploitation de la plupart des différentes mines en Mandchourie du Sud. En effet, elle est parvenue à contrôler environ 85 % de toute la production houillère.

Mais cela ne lui parut pas suffisant. Lorsque le Japon, en 1915, sous la menace d'un ultimatum, imposa à la Chine les « Vingt et une demandes », il exprima dans l'article 4 son désir de monopoliser toutes les mines. Voici la teneur de l'article 4 :

Le gouvernement chinois consentira à concéder aux sujets japonais le droit d'exploiter des mines dans la Mandchourie méridionale et dans la Mongolie intérieure orientale. On décidera conjointement quelles mines devront être exploitées.

Plus tard, en 1918, il profita du règne éphémère de la clique militaire Anfou, à Pékin, pour conclure avec celle-ci un accord lui donnant le monopole de l'exploitation des mines d'or et des forêts en Heilungkiang et Kirin, les deux provinces septentrionales de la Mandchourie.

Si le Japon ne réussit pas à monopoliser complètement les mines en Mandchourie, il parvint néanmoins à paralyser l'activité minière des Chinois. Lorsque ceux-ci ont commencé l'exploitation de certaines mines, le Japon est intervenu — sous différents prétextes, motivés par les stipulations de tel ou tel accord — pour réclamer la mise en exploitation mixte sino-japonaise des mines dont s'agit. Les négociations, discus-

(2) Mac Murray, *op. cit.*, vol. 1, p. 790.

(3) Mac Murray, *op. cit.*, vol. 1 p. 793.

sions et litiges qui s'ensuivirent traînèrent en longueur et, entre temps, les mines cessèrent leur activité afin de n'avoir pas à travailler pour le « mikado ».

§ 1. - Charbon

Après le soja, le charbon constitue l'une des richesses principales de la Mandchourie. Il existe des mines purement japonaises et des mines en exploitation mixte sino-japonaise.

Besoin en charbon du chemin de fer. — Les droits transférés au Japon par les Russes ne comportaient le droit d'exploiter les ressources houillères le long du chemin de fer sud-mandchourien qu'en vue de fournir le combustible nécessaire à la marche du chemin de fer, mais la S.M.R. l'entendait autrement : en 1929, par exemple, sur un total de 7.991.871 tonnes extraites par l'entreprise de mines de la S.M.R., 1.402.244 tonnes seulement, c'est-à-dire environ 17,5 %, ont été employées par le chemin de fer sud-mandchourien lui-même. Les 5/6 de la production charbonnière procurèrent cette même année 1929 à la S.M.R. des bénéfices qui n'étaient pas prévus dans les droits primitifs de la Compagnie.

Capitaux investis. — Le capital placé dans cette industrie s'élevait à 112.276.860 yens à la date du 31 mars 1930. Pendant l'exercice 1929-1930, les recettes furent de 84.384.665 yens et les dépenses de 72.089.548 yens, laissant donc 12.275.116 yens de bénéfice.

Quand le gouvernement japonais, en prenant pour lui la moitié des actions de la S.M.R., remit à la Compagnie, parmi d'autres apports matériels, les mines de charbon de Fushun et de Yentai, la valeur en fut comptabilisée à 46.014.000 yens (4).

Il a fallu, comparativement, plus de capitaux pour maintenir et développer l'activité de cette entreprise. Après avoir absorbé, en effet, presque la moitié des capitaux globaux investis par la S.M.R. en 1907 (45,6 %), les mines de charbon, vingt-deux ans après, ne figurent que pour à peine 1/6 des capitaux globaux investis dans les entreprises directes de la S.M.R. D'ailleurs, si les capitaux investis en 1929 ne sont que deux fois et demi ceux de 1907, par contre, le rapport entre les bénéfices réalisés sur les mines de charbon en 1907 et 1929 est d'environ 1 à 25. Cela revient presque à dire que les mines de charbon que le Japon a pris des Chinois constituent en réalité... des « mines d'or ».

(4) D'après Royama, *op. cit.*, p. 567.

La mine de Fushun. — Cette mine, la plus grande mine à ciel ouvert du monde, est située dans la vallée de la rivière Hun, à un peu plus de 30 miles à l'est de Moukden. Le gisement est orienté de l'est à l'ouest. Parallèle pendant 10 miles avec la rivière, il a une largeur de 2 miles 1/2 du nord au sud, couvrant ainsi 23 miles carrés. La couche est intercalée dans la stratification tertiaire, avec une petite chute au Nord d'environ 30 degrés. Elle a une épaisseur moyenne de 130 pieds, la veine la plus large étant de 430 pieds, l'épaisseur moyenne des couches de charbon, en Allemagne, en Angleterre et aux Etats-Unis varie, dit-on, de 2 à 40 pieds. Le gisement de Fushun, évalué entre 952 millions et 1.200 millions de tonnes, est exceptionnel. Il est probable qu'on ne pourrait trouver nulle part ailleurs dans le monde entier une mine de cette importance.

Avant et pendant la guerre russo-japonaise, les mines étaient exploitées par les Russes sur une petite échelle, principalement pour les besoins du chemin de fer. La production journalière était alors de 300 tonnes (5).

Après la guerre, les autorités militaires japonaises s'occupèrent de l'extraction jusqu'à 1907, date du transfert de cette mine avec celle de Yentai et d'autres concessions moins importantes de la S.M.R. C'est alors que commença la production sur une grande échelle et avec des méthodes scientifiques, au moyen des machines les plus modernes, la plupart importées des Etats-Unis et d'Allemagne.

Au mois de janvier 1907, le docteur Buishiro Matsuda, ingénieur en chef de la Compagnie minière de Mitsubishi, fut invité par la S.M.R. à prendre le poste de surintendant général de la mine. Matsuda commença par améliorer trois vieux puits et en ouvrit deux nouveaux pour une plus large exploitation. En 1912, pour l'application de ce programme, la S.M.R. avait dépensé 9.200.000 yens. Mais l'extraction journalière était passée de 360 à 5.000 tonnes. Par la suite, la Compagnie mit en application la méthode de travail à ciel ouvert en deux endroits et, de plus, creusa trois nouveaux puits. En 1918, la production avait atteint le chiffre de 7.000 tonnes par jour, soit annuellement 2 millions 1/2 de tonnes environ.

Pour répondre à la demande sans cesse croissante des industries naissantes, particulièrement des usines métallurgiques d'Anchan, la S.M.R. dut envisager un nouveau développement. Un programme « décennal », élaboré en 1919 et modifié en

(5) Chiffre exagérément trop bas, cité dans le Rapport de la S.M.R., 1930, p. 108.

1924, projetait de mettre en œuvre une large exploitation à Lunfeng, la mise à ciel ouvert du gisement situé entre Kou-chentzou et la petite rivière de Yangraipou, et l'extension de la mine à ciel ouvert de Chienchinchai jusqu'à celle de Koucheng-tzou. Les Japonais comptaient que, lorsque ce projet serait complètement réalisé, la production annuelle des mines de Fushun, sans tenir comptes des mines de Yentai, dépasserait 8 millions de tonnes.

La S.M.R. ne se borne pas à produire du charbon, mais en achète aussi aux autres compagnies pour le revendre. Voici les pourcentages des achats de charbon par rapport à la production proprement dite de la S.M.R. :

1907	—
1912	5,84 % env.
1917	15,24 % —
1922	9,25 % —
1927	8,30 % —
1929	15,80 % —

Les mines de Fushun produisent 75 %, plus ou moins, de la production totale du charbon mandchourien. Si, à la production des mines de Fushun et de Yentai, toutes les deux propriétés de la S.M.R., l'on ajoute la production de la Compagnie Minière de Penhsihu et celle de la Compagnie Minière de Ai-Chang, Chinsi, toutes les deux entreprises mixtes sino-japonaises et contrôlées par la S.M.R., cette dernière contrôle 85 %, plus ou moins, de la production totale du charbon en Mandchourie.

Les frais d'extraction pour l'exploitation à ciel ouvert ne représentant environ que les 2/3 des frais afférents à l'exploitation des puits, on peut se faire une idée des énormes avantages que possède la S.M.R. dans son entreprise charbonnière de Fushun.

La S.M.R. contrôlant 85 %, plus ou moins, de la production houillère de la Mandchourie et ne se servant pour ses propres besoins que d'environ 1/6 de la production du combustible des mines de Fushun et Yentai, propriété de la S.M.R., l'on pourrait croire que l'excédent de la production va ensuite au Japon pour servir aux besoins de l'industrie nipponne. Il n'en est rien. A peine 50 % de l'exportation totale du charbon mandchourien prend le chemin vers le Japon. Les exportations du charbon mandchourien vers le Japon ne couvrent, pour les six années de 1926 à 1931, que de 4,6 à 6,4 % de la consommation totale de charbon au Japon.

Aussi, peut-on trouver dans les documents annexés au rap-

port du Comité Lytton (6) l'appréciation suivante : « Le problème du charbon ne se pose pas actuellement pour le Japon. Les îles nippones produisent une quantité de houille suffisante à leurs besoins. Jusqu'en 1922, elles exportaient plus de houille qu'elles n'en importaient; depuis cette date, les proportions ont légèrement varié, et les importations de charbon ne dépassent encore que faiblement les exportations de 1927 à 1930 : pour une moyenne annuelle de 2.202.000 tonnes d'exportation, les importations atteignaient 2.938.000 tonnes. La production nipponne, qui atteignait une moyenne de 29.856.000 tonnes, ne laissait apparaître qu'un déficit insignifiant de 736.000 tonnes... Du point de vue de la quantité, le charbon mandchourien n'a donc joué dans l'économie japonaise qu'un rôle de faible importance. »

Le charbon mandchourien en face de la houille japonaise.

— Le charbon mandchourien a, sur la houille japonaise, un avantage marqué : son coût de production peu élevé.

La production de la houille nipponne est coûteuse. Les conditions techniques d'exploitation au Japon sont difficiles. Les puits doivent être profonds, les couches sont minces; la distance des centres miniers de Kyushu ou de Hokaido aux centres industriels est grande. La main-d'œuvre est chère par rapport à son rendement : la production par ouvrier y semble, en moyenne, cinq fois plus faible qu'aux Etats-Unis. Aux dires d'experts, le coût moyen de production de la tonne, en 1927, dans les mines japonaises, était de 13,50 yens. Le coût de production du charbon mandchourien est beaucoup plus faible. La main-d'œuvre chinoise est meilleur marché que la main-d'œuvre japonaise, mais surtout les conditions d'exploitation sont beaucoup plus faciles dans les trois provinces que dans les îles nippones. Les mines de Fushun ont des conditions d'exploitation particulièrement favorables. Même dans la partie souterraine de la mine, les conditions d'exploitation sont aisées; l'épaisseur moyenne de la couche de charbon est grande (40 m. environ). L'épaisseur des terrains est faible. Le « Geological Survey of China », par une estimation qui semble plutôt pessimiste, évalue le coût de la production dans les puits de Fushun à 4,27 yens la tonne. Mais près de 45 % de la production de Fushun se font à

(6) Etude n° 2 : *Quelle est l'importance économique de la Mandchourie pour le Japon*, p. 85 (Documents annexés, Numéro Officiel, C. 663. M. 320, 1932, VII. S.D.N. Annexes).

(7) B. P. Torgasheff : *Coal Iron and Oil in the Far-East* a digest prepared and published by the Institute of Pacific relations ; Honolulu, 1929, advance proof, p. 23 (d'après Rapport S.D.N., p. 87).

l'heure actuelle en surface. Le coût de production de cette mine à ciel ouvert, la plus grande du monde, est très bon marché. Le « Geological Survey of China » l'évalue à 2,85 yens la tonne; à l'heure actuelle, certains experts le croient même deux à trois fois moins élevé (8).

Même avec le prix de transport, le charbon mandchourien est donc actuellement vendu au Japon meilleur marché que le charbon japonais. La S.M.R. estime à 8,30 yens environ le coût moyen du transport durant ces cinq dernières années du charbon de Fushun jusqu'à Yokohama suivant les qualités de charbon. Le prix de vente moyen du charbon de Fushun durant ces cinq dernières années allait de 8,5 yens à 12 yens suivant la qualité. Sur le marché japonais, le charbon de Fushun peut donc concurrencer favorablement le charbon indigène (9).

Le charbon mandchourien concurrence la houille japonaise. Le prix peu élevé du charbon mandchourien explique sa faveur auprès du consommateur japonais. Mais les directeurs des mines japonaises se sont violemment émus de cette concurrence (10). Ils ont exercé de fortes pressions sur le gouvernement japonais pour limiter l'exportation du charbon de Fushun. Dès 1938, la S.M.R., sur la demande du gouvernement japonais, accepta de réduire ses exportations vers les îles. Plus récemment, au milieu de juillet 1931, à la suite d'une longue agitation des propriétaires miniers du Japon, et grâce à la médiation du ministre des colonies, un compromis semble avoir été réalisé entre les producteurs nippons et la mine de Fushun. Cette dernière aurait, selon la presse, accepté de réduire ses exportations au Japon à 200.000 tonnes, et les premiers de diminuer de 800.000 tonnes leur production (11).

Qualité du charbon mandchourien

L'empire japonais manque de houille pour la production de coke métallurgique. La question se posait donc : la Mandchourie peut-elle fournir au Japon le coke qui lui manque? D'une façon générale, le charbon de Mandchourie est, lui aussi,

(8) D'après C. Y. Hsieg et M. C. Chu. Foreign Interests and the Minery Industry in China, Preliminar paper prepared for the conference of the Institute of Pacific Relations. Hang-Chow, 1931, p. 30. Le coût de production du charbon de Fushun par tonne serait de 1,50 dollar mexicain.

(9) Chiffres fournis par le service d'études géologiques de Chine.

(10) Twelfth International Geological Congress « The coal Resources of the Worer », Toronto, 1913, vol. 1, pp. 278-348. Les ressources estimées à cette époque atteignaient 7.300.000.000 de tonnes. Etant donné le taux de la consommation annuelle du charbon du Japon, ses ressources seraient donc aujourd'hui d'environ un peu plus de 7 milliards de tonnes.

(11) D'après Rapport S.D.N., p. 87.

un charbon calorifique plutôt qu'un charbon à coke. La houille de Fushun, de qualité bitumeuse, présente la particularité d'être produite dans les couches d'âge tertiaire qui, d'ordinaire, ne fournissent que du lignite. Son pouvoir calorifique est grand (6.800 d'après les analyses de la S.M.R.). S'il contient une assez forte proportion d'humidité (3,9 %) beaucoup de cendres (9,7 %) et, relativement, peu de carbone (45 %), il est riche en matières volatiles (41 %) (12). Mêlé au charbon japonais, il accroît le pouvoir calorifique de celui-ci, mais le coke qu'il produit est assez médiocre. Il doit être mélangé pour la fabrication de la fonte à des charbons plus riches en coke et les fonderies de Anchan les mêlent dans les proportions de 4 à 1 au charbon de Penhsihu.

Les mines sino-japonaises de Penhsihu sont, à l'heure actuelle, seules importantes productrices de charbon à coke de valeur. Leur houille peut fournir 74 % de coke. Mais ces mines ont actuellement une production relativement faible, environ 510.000 tonnes en moyenne de 1927 à 1930. Comme les gisements de la Mandchourie du Nord sont pour le moment peu exploités, la quantité totale de charbon à coke fournie par les trois provinces de l'Est est donc assez petite. La qualité en est sans doute supérieure dans l'ensemble à celle du Japon et le coût de production, aux dires des experts, beaucoup plus bas. Il est pourtant, en Mandchourie même, plus élevé que celui du charbon calorifique, car il ne se rencontre pas dans les mines à ciel ouvert.

Les réserves de charbon

Selon les estimations de la S.M.R., les réserves de l'ensemble de la Mandchourie seraient de 2.352.000.000 de tonnes, dont 60 % seraient situés dans la province de Li-so-ning, 18 % dans la province de Kirin et 22 % dans la province de Heilung-Kiang. Le « Geological Survey of China » donne un chiffre plus élevé. Selon lui, les réserves de charbon mandchourien atteindraient près de 4 milliards de tonnes, dont 45 % en Liaoning, 29 % en Kirin et 26 % en Heilung Kiang.

Le désaccord entre ces estimations provient surtout de l'incertitude à l'égard de la Mandchourie du Nord. Les chiffres pour la Mandchourie du Sud, mieux connus, sont assez voisins. La province de Liaoning contiendrait des réserves de charbon d'environ 1 milliard et demi de tonnes et la mine de Fushun des réserves d'environ 950 millions de tonnes. Comme les réserves en charbon du Japon sont plutôt faibles,

(12) Voir : The general Description of Fushun Coal-Mine, South Manchuria Railway, c° 1932.

il y a des Japonais qui comptent sur les réserves mandchouriennes pour l'avenir de l'industrie japonaise en ce qui concerne le charbon calorifique (13). Peut-être un avenir pas trop lointain dira si les raisons japonaises ont des bases solides pour une telle prétention.

Quoi qu'il en soit, pour ce qui concerne le charbon à coke, dont les réserves mandchouriennes semblent d'assez faible importance, celui-là ne pourrait être partagé entre les besoins de l'industrie japonaise et ceux d'une industrie mandchourienne nouvelle. Le sous-sol mandchourien ne suffirait en aucune façon à assurer l'indépendance future, en coke, de la métallurgie nipponne.

Il y a, enregistrées, dans les Trois Provinces de l'Est, 683 mines, à savoir :

387 mines de houille dans la province de Liaoning;

270 mines de houille dans la province de Kirin;

26 mines de houille dans la province de Heilungkiang.

D'après les statistiques de 1930, la production totale de toutes les mines de houille en exploitation a été de 10.040.652 tonnes.

A l'exception des mines de Fushun et de Yentai, administrées entièrement par les Japonais, et des houillères de Penhsi, Muling, Chalannar, Lao-tao-kou, sous l'exploitation mixte sino-japonaise, toutes les mines sont entièrement exploitées par des Chinois.

Voici une énumération des Compagnies de houille chinoises les plus importantes :

a) *L'Administration Minière du Nord-Est* est la plus importante de l'espèce dans le Nord-Est. Elle a fusionné et réorganisé en une Société Anonyme Minière les trois entreprises suivantes : Pa-tao-hao (1919), Fu-chow-won (1928), Hsinéan (1931).

b) *Mine de Chin-kou*. Exploitée d'abord par un marchand, Chow-Wen-kwei, mais en raison de l'insuffisance du capital, elle a été transformée en entreprise conjointe avec le Chemin de fer Shen-hai, les deux parties fournissant le capital total de dollars chinois : 350.000. En 1927, sa production a été de 95/430 tonnes.

(13) D'après l'étude faite par C. Y. Hsieg, en 1925, pour le « Geological Survey of China », les réserves de charbon seraient dans la province de Liaoning de 1.275 millions de tonnes. D'après le directeur de l'Institut Géologique de Dairen, M. Murakami (Torgasheff *op. cit.*, p. 19) ces réserves seraient de 1.177.000.000 de tonnes. Ces chiffres, donnés par la S.M.R. et par le « Geological Survey of China » étaient, pour la province de Liaoning, de 1.422.000.000 et de 1.794.000.000 de tonnes respectivement.

c) *Mine de Wei-ming-shaw*. — Il y a plus de 40 ans, cette mine, d'un périmètre de 1.332 méou, fut d'abord exploitée par un commerçant : Li-Shim-Ching. Après la guerre russo-japonaise, elle fut réorganisée en entreprise officielle sous le nom de « Compagnie des Mines de Houille de Tien-Li », au capital de dollars chinois : 120.000 et une production annuelle de 40.000 tonnes.

d) *Mine de Nai-tsu-shan*. — Cette mine, d'un périmètre de 50.000 méou a déjà été exploitée, il y a plus de 50 ans. En 1909, un certain Li-ming obtint un permis pour l'exploiter et la production annuelle fut alors de 3.000 tonnes. En 1928, la mine a été réorganisée sous le nom de « Compagnie des Mines de Houille de Maitsushan, S.A.R.L. », au capital de dollars chinois : 1.500.000 et on installa de nouvelles machines. La production journalière est d'environ 300 tonnes. Un embranchement Chiao-Niai construit par le Chemin de fer Kirin-Tunhua facilite le transport des produits.

e) *Mine de Huo-shih-ling*. Cette mine est exploitée par deux compagnies différentes, une partie de 1.600 méou par la « Compagnie des Mines de houille de Yuchi », au capital de dollars chinois : 300.000 avec une production journalière de 50 tonnes; l'autre partie, de 2.159 méou par la « Compagnie des Mines de Houille de Yutung » au capital de dollars chinois : 1.000.000. Production journalière : 200 tonnes.

f) *Mine de Hokang*. — Cette mine, d'un périmètre de 9.058 méou, est dirigée par la « Compagnie des Mines de Houilles de Hokang », capital en dollars chinois : 3.115.327.

La houille extraite de cette mine est d'une qualité supérieure et trouve de bons débouchés au Kirin et au Heilungkiang. La mine a un embranchement de chemin de fer et son propre matériel roulant.

Nous avons vu comment les Chinois, pour les mines que les Japonais n'avaient pas pu accaparer, ont accru, d'une façon intéressante, le rendement des mines de charbon qui leur restaient. C'est cette accélération, d'année en année plus évidente, de l'activité chinoise dans les mines comme dans les autres domaines, que les Japonais voyaient d'un mauvais œil et dont ils voulaient à tout prix par tous les moyens enrayer le progrès.

§ 2. - Huile de Schiste

Dans les Mines de Fushun, il existe d'énormes gisements de schiste placés immédiatement au-dessus de la couche de char-

bon. Ce schiste, qui s'étend de l'Est à l'Ouest sur une longueur de 10 milles du Nord au Sud, sur une largeur d'un mille, et atteint une profondeur de 450 pieds à l'endroit le plus épais, est estimé à 5.300 millions de tonnes. Il contient une moyenne de 6 % d'huile avec dans la partie supérieure de cette couche une teneur de 10 à 12 % en huile, ce pourcentage diminuant graduellement jusqu'à 1 à 3 % au niveau inférieur, plus 0,55 % de nitrogène (azote) (1).

Bien qu'elle connût la valeur combustible de cette huile de schiste depuis 1911, ce n'est que beaucoup plus tard que la S.M.R. se mit à étudier de façon sérieuse l'utilisation industrielle du schiste de Fushun. Afin de s'assurer s'il était industriellement utilisable, plusieurs centaines de tonnes de ce schiste furent envoyées en 1920-1921 à l'Institut expérimental de Recherches des Carburants de la Marine Japonaise, ainsi qu'en Suède et en Ecosse. Par la suite, plusieurs experts de la S.M.R. entreprirent sur la question de sérieuses enquêtes dans certains pays d'outre-mer.

En 1925, dans une usine spécialement installée à cette fin, on appliqua avec succès un procédé d'extraction de l'huile par distillation sèche.

Durant la présidence de M. Yamamoto à la S.M.R., une vaste usine d'huile de schiste fut construite à Fushun. Les travaux commencés en avril 1928 se terminèrent en novembre 1929 et coûtèrent 8.824.461 yens.

Dès la première année d'achèvement de l'usine, la production donna en :

Huile carburante : 28.578 tonnes, soit 40,82 % de la capacité de l'usine;

Paraffine brute : 10.606 tonnes, soit 70,70 % de la capacité de l'usine;

Sulfate d'ammoniaque : 12.332 tonnes, soit 74 % de la capacité de l'usine;

Coke : 2.685 tonnes, soit 53,7 % de 5.000 tonnes.

La paraffine brute est expédiée à Tokuyama, au Japon, où la Compagnie Japonaise de Raffinage de Paraffine convertit la matière brute; l'on espère en tirer annuellement 6.300 tonnes de paraffine raffinée et 7.500 tonnes d'huile carburante.

Les bénéfices de l'usine de Fushun furent, en 1930, de 32.568 yens et, en 1931, de 289.669.

Le gros avantage de cette huile de schiste est son bas prix. L'exploitation, à Fushun, se fait en même temps que celle du charbon sous des conditions très favorables. Les résidus, après

(1) Rapport de la S.M.R. 1930, pp. 110-111.

traitement, sont utilisés eux-mêmes à combler les galeries souterraines des mines, une fois les travaux terminés. Cette exploitation à double fin des schistes bitumineux rend la production de l'huile plus économique encore.

L'huile de schiste de Fushun ne représente qu'un faible appoint par rapport à la consommation nippone, mais son rôle peut croître d'année en année. D'après les services de la S.M.R., les réserves de schistes bitumineux pourraient fournir plus de 200 millions de tonnes d'huile (2). Ils suffiraient à la consommation nippone pour plus d'un siècle.

Ces possibilités sont, il est vrai, purement théoriques. A l'heure actuelle, la production d'huile de schiste de Mandchourie n'est pas encore d'un grand secours pour le Japon; l'on peut même ajouter : le sera-t-elle jamais?

§ 3. - Sulfate d'ammoniaque

Depuis 1927, le Japon a commencé à substituer le sulfate d'ammoniaque comme engrais aux tourteaux de soja.

Le sulfate d'ammoniaque est fabriqué comme sous-produit aux Aciéries d'Anchan, aux Mines de Fushun et à la S.M. Gas C°.

De source japonaise, la production annuelle ne dépasserait pas 33.000 tonnes (1).

Depuis 1929, la S.M.R. étudie un plan pour développer cette industrie (2) à cette fin, l'usine d'Anchan fut agrandie en 1930 et une Compagnie indépendante fut créée, au capital de 16 millions de yens (3).

Quoi qu'il en soit, la production de sulfate d'ammoniaque en Mandchourie jusqu'en 1931 a été insignifiante par rapport à l'importation totale de cet engrais.

A prix presque égal, le sulfate d'ammoniaque, du point de vue de teneur en azote, est trois fois moins cher que les tourteaux de soja, ce qui explique l'accroissement de la production au Japon proprement dit et les essais de la S.M.R. pour établir une industrie de sulfate d'ammoniaque en Mandchourie.

§ 4. - Fer

L'industrie sidérurgique

La S.M.R. exploite les mines de fer d'Anchan. Mais, en dehors de ces mines, la Compagnie a investi des capitaux dans

(2) Rapport de la S.D.N., p. 89.

(1) Rapport S.M.R. 1934, p. 221.

(2) Rapport S.M.R. 1934, p. 221.

(3) *Manchuria Year Book* 1931, p. 127.

les entreprises sino-japonaises de mines de fer suivantes, qu'elle contrôle de fait :

Société de Fers et Charbons de Penhsihu, au capital	
de	yens 7.000.000
Mines de fer de Tcheng-Hing, au capital de	140.000
Comp. des Mines de fer Kong-Tchang-ling, au cap. de	1.000.000

Création d'une industrie sidérurgique en Mandchourie

Le Japon, manquant des gisements de fer appropriés à la fabrication de la fonte, dépendait des pays étrangers pour son approvisionnement en fonte de fer, base de toute industrie lourde. Le Japon avait créé et continuait à développer une formidable machine de guerre. Si, en temps de paix, l'importation de fonte de fer lui revenait très cher, par contre, en temps de guerre, cette dépendance de l'étranger constituait une faiblesse et un handicap très sérieux. Il était donc naturel qu'ayant pris pied en Mandchourie, il rêvât d'utiliser les vastes gisements de minerai de fer en Mandchourie du Sud, surtout celles d'Anchan et de Penhsihu. Il n'est pas douteux qu'on a surestimé les possibilités d'exploitation et, comme nous le verrons plus loin, il est certain qu'il y a apporté une insuffisance technique manifeste.

En tout état de cause, les Japonais pensèrent et surtout souhaitèrent qu'après la création d'une industrie sidérurgique en Mandchourie, ils allaient diminuer dans une large mesure l'importation fort coûteuse de fonte de l'étranger et, peut-être, finalement, parvenir à se rendre indépendant pour l'approvisionnement de cet élément indispensable à leur « défense nationale ».

Voici en quels termes s'exprime dans un écrit de propagande, le porte-parole officiel du Japon, le ministre des Affaires étrangères de Tokio : « La Mandchourie et la Mongolie sont des sources favorables pour nos besoins de matières premières, parce qu'elles sont proches, ce qui accroît la sécurité des transports. Le fait d'importer presque toutes les matières premières des pays lointains serait pour le Japon non seulement un inconvénient en temps de paix, mais un danger terrible en temps de guerre, réflexion qui convaincra tout le monde Mandchourie. » (1).

Cependant, malgré le désir ardent du Japon de créer une industrie sidérurgique viable en Mandchourie, la réalisation en était malaisée. De fait, ses efforts pendant environ quinze

(1) Japan Foreign Office ; Relations of Japan with Manchuria and Mongolia, Tokio, 1932, p. 148.

ans ne furent point couronnés de succès, mais, au contraire, tourneront plutôt à l'échec.

D'après les Japonais, les fonds investis dans ces différentes entreprises de production de fonte d'acier de la S.M.R. s'élevait en 1930 à plus de 27 millions de yen. La vérité cependant semble tout autre, car, en 1928-1929, le directeur de la S.M.R., M. Yamamoto, procéda à la réestimation à la moitié de leur valeur des fonds des Usines d'Anchan (2). De 45 millions, le capital fut, en effet, réduit à 20.700.000 yens (3). Si nous estimons les placements de la S.M.R. dans les industries de fonte à environ 50 millions de yens, nous serons plus près de la vérité.

En fait, les Mines de Fer d'Anchan ont fonctionné à perte depuis le commencement de leur activité.

*
**

Nous allons brièvement retracer l'histoire des usines sidérurgiques d'Anchan et examiner les causes de son échec et de ses déficits continuels.

La S.M.R. avait de bonne heure formé le projet de travailler le minerai de fer en Mandchourie. La prospection de la Mandchourie du Sud avait démontré la présence d'assez importants gisements de fer à Anchan, Penhsihu, Kungchantung, Miacerkou, etc...

En vertu d'un contrat signé en 1914 avec la Chine, une concession pour l'exploitation des mines de fer d'Anchan fut donnée à la Compagnie Chenhsing, entreprise sino-japonaise. Les minerais extraits des mines devaient, selon les accords être fournis à la S.M.R. De fait, cette dernière est devenue le propriétaire de ces mines.

L'idée primitive était de construire une grande usine pouvant produire 1 million de tonnes de fonte par an ou 800.000 tonnes d'acier. Le projet prévoyait la construction de quatre hauts fourneaux, deux au cours de la première étape et deux dans la seconde. La construction du premier haut-fourneau commencée en mai 1917 fut terminée en décembre 1918. La première fonte fut coulée en mai 1919. Seulement, si le sujet fut grandiose, sa réalisation échoua en grande partie. Le deuxième haut-fourneau achevé en 1920 ne fut pas mis en marche et la Compagnie arrêta la construction des deux autres.

Parmi les raisons — en dehors de celles dont nous avons parlé plus haut — qui avaient incité la S.M.R. à la construc-

(2) D'après Rapport S.D.N., p. 91.

(3) D'après Rapport S.M.R., 1930, p. 112.

tion des usines d'Anchan, la plus immédiate doit être cherchée, à peu près certainement, dans le mirage des hauts prix de la fonte pratiqués durant la grande guerre. Mais, lorsque le prix, qui était d'environ 440 yens la tonne, tomba, au début de l'année 1920, à 50 yens, ce fut un coup terrible pour la jeune industrie de la fonte japonaise en Mandchourie.

Un comité d'experts fut alors chargé, en janvier 1920, d'étudier l'utilisation du minerai pauvre, ainsi que le réajustement et l'amélioration de la fabrication. Bien plus, la Compagnie fit appel à un groupe de savants et d'ingénieurs américains qui, avec à sa tête le professeur de l'Université de Minnesota, M. Appleby, se livra à une enquête complète sur la nature du minerai et ses possibilités. En même temps, des procédés plus modernes furent adoptés, notamment le procédé de réduction de l'hématite et un système de concentration magnétique, d'invention japonaise, permettant d'élever le pourcentage de fer jusqu'à une moyenne de bien près de 55 %.

Une autre raison qui contribua, bien que dans une moindre mesure, à la création des Usines d'Anchan, se trouve dans la conscience qu'avaient les Japonais de leur insuffisance technique; ils voulaient ainsi, en vue de la formation de cadres techniques, donner à ces derniers l'occasion d'acquérir l'expérience pratique. En somme, les Japonais ont trouvé, avec les usines d'Anchan, un champ d'expérience peut-être un peu trop vaste, certainement fort coûteux, puisque la S.M.R. en conserve toujours la préoccupation.

En septembre 1920, le projet primitif fut modifié.

L'extraction annuelle, au lieu d'un million de tonnes, ne devait plus atteindre que 200.000 tonnes par l'utilisation de deux hauts fourneaux seulement. Une grande usine de concentration devait être construite; on voulait également augmenter le nombre des usines pour la fabrication des sous-produits tels que sulfate d'ammonium, benzol, naphtaline, etc... Ces nouvelles dispositions étaient à réaliser dans un délai maximum de deux ans, à partir de 1924, moyennant une dépense supplémentaire de 11 millions de yens. Le capital total investi dans l'entreprise, de 1919 à 1926, s'élève à 45.900.000 yens. L'usine comprend deux hauts fourneaux, une usine de concentration, quatre fours à coke chacun d'une capacité journalière de 700 tonnes, des usines de sous-produits, des usines à gaz, une centrale électrique, etc. 35 milles de chemin de fer relie les mines aux usines.

Durant la présidence à la S.M.R. de M. Yamamoto, 1927 à 1929, la production annuelle, selon son plan, devait être aug-

mentée, tandis que les frais seraient réduits au minimum en abaissant les prix du charbon fourni par la S.M.R. et en diminuant les salaires. Au lieu des deux hauts fourneaux dont la construction fut arrêtée en 1920, on décida d'en construire un autre plus grand, d'un modèle plus récent, capable de produire 500 tonnes par jour. M. P.F. Kehlhaas, un ingénieur américain très expérimenté, fut engagé comme ingénieur-conseil. Les travaux, terminés le 9 mars 1930, revinrent à 4.300.000 yens. En 1927, la production de fonte atteignit pour la première fois 200.000 tonnes. Dans les trois années qui suivirent, elle se maintint légèrement au-dessus de ce chiffre, mais, malgré des bénéfices apparents, les usines travaillaient à perte et, en 1930, en dépit de la mise en marche du nouveau fourneau qui éleva la production, les pertes s'accrochèrent en raison de la baisse constante de la fonte.

**

Les dépôts de minerai s'étalent sur une longueur distante de 200 km., depuis la Corée jusqu'à la péninsule du Liaotung. Ils sont formés, dans l'ensemble, d'un minerai d'hématite et de magnétite, d'assez faible teneur en fer (30 à 40 %) — ce qui est le cas du minerai d'Anchan — et de haute teneur en silice. Des dépôts plus riches (50 à 60 % de teneur de fer) y sont encastrés en des veines irrégulières qui rendent leur exploitation plus difficile. En outre, ils sont rares et forment une partie infime du minerai. D'après le *Geological Survey of China*, à peine plus de 1 % de dépôts de la Mandchourie du Sud contiendrait du minerai dont la teneur en fer dépasserait 40 %. Or, pour la fabrication de la fonte, il faut un minerai de 62 % de teneur en fer environ.

En traitant le minerai, on concentre le minerai pauvre pour qu'il atteigne une teneur d'environ 62 % en fer et ce dernier minerai coûte environ 8 yens par tonne après traitement.

Le minerai de fer de Penhsihu est plus riche en fer que celui d'Anchan. Par contre, la quantité de minerai extraite et de fonte produite est plus grande à Anchan qu'à Penhsihu.

De la quantité de minerai entrant dans les fours, environ 55 % en sort comme fonte. On notera, d'autre part, qu'il faut presque 4 tonnes de matières premières, telles que minerai de fer, coke et chaux, pour faire 1 tonne de fonte.

Le coût de production du minerai riche est lui-même relativement élevé, en raison des difficultés techniques de son exploitation; de son côté, le coût d'exploitation du minerai pauvre, si l'on veut tenir compte de toutes les transformations qu'il doit subir avant d'être amené aux hauts-fourneaux, est beaucoup plus élevé encore. L'extraction du minerai brut est

facile et bon marché. Il est à la superficie et les frais d'explo-sifs nécessaires à l'émiettement des couches sont peu impor-tants (0,45 yen par tonne) (4). Mais le minerai doit être con-cassé, broyé, trié, calciné. Il s'agit surtout d'accroître la teneur en fer du minerai pauvre. Les usines d'Anchan sont obligées de lui faire subir une concentration magnétique dont elles ont découvert le procédé et qui leur permet d'élever sa teneur en fer de 37 % à 62 %. Mais ce procédé est dispendieux et, bien que le coût en soit tenu secret, il grève, semble-t-il, le prix de revient de la fonte de très lourdes charges. Le minerai pauvre ainsi concentré est, à l'heure actuelle, mêlé au minerai riche. A Anchan, dans la fabrication de la fonte, il entre deux ou trois fois plus de minerai pauvre que de minerai riche (5). D'ici trois ans, les mines ne fourniront plus aux usines d'Anchan de minerai riche et le prix de la fonte, produite désormais uniquement avec le minerai pauvre, s'en trouvera accru. Actuellement déjà, cette combinaison de minerai riche coûteux par ses difficultés d'exploitation et de minerai pauvre, plus coûteux encore par ses frais de transformation, produit de la fonte à un prix élevé.

A Anchan, les conditions d'installation des usines sont, elles aussi, bien que dans une moindre proportion, une cause d'ac-croissement du coût de production. Les hauts fourneaux sont situés près des mines de fer et loin des mines de charbon. La présence d'eau près des mines de fer, la proximité pour la fabrication de la fonte d'une grande quantité de minerai, étant donné la pauvreté de ce dernier, ont décidé à ce choix les industriels nippons. Le transport par voie ferrée de la houille de Fushun ou de Penhsihu est coûteux et, au dire du directeur des usines d'Anchan, 40 % du coût de la production d'une tonne de fonte est imputable au prix du charbon (6).

Les mines de fer, elles-mêmes, ne sont pas très voisines des hauts fourneaux, car ceux-ci ont dû être construits dans la zone du chemin de fer, dont les mines sont éloignées de plu-sieurs kilomètres.

Le coût de la production de fonte à Anchan provenant de minerai riche est d'environ 18,45 yens par tonne, alors qu'à Penhsihu celui-ci n'est que de dollars chinois 27,40, soit envi-ron 13 yens, c'est-à-dire à peu près 30 % meilleur marché. Pour la fonte provenant du minerai pauvre d'Anchan, par

(4) Rapport S.D.N., p. 91.

(5) Renseignements fournis par la Direction des Mines d'Anchan (d'après Rapport S.D.N.).

(6) D'après le Geological Survey of China, cette proportion ne serait d'ailleurs que de 26 %. (Rapport S.D.N., p. 91.)

rapport au coût de Penhsihu, la différence s'établit autour de 50 %.

En ce qui concerne les frais supportés par la fonte exportée vers le Japon, nous devons faire remarquer que le frêt maritime pour la période 1926-1931 a subi une réduction d'environ 25 %, cependant que le frêt ferroviaire reste toujours le même. C'est, en effet, chose établie par la S.M.R. que le frêt par chemin de fer ne doit pas être diminué pour les entreprises japonaises en Mandchourie qui échappent à la concurrence chinoise, que ces entreprises donnent des bénéfices constants comme les mines de charbon ou des déficits constants comme les aciéries d'Anchan.

Ce n'est qu'en 1930 que le prix de la fonte rendue Caf à Kobé a diminué. Pour les quatre années de 1926 à 1929, le prix en oscille autour de 45 yens par tonne, mais en 1930 ce prix a subi une réduction d'environ 22 % et, en 1931, d'environ 45 %. En égard au coût de production, ces prix ont quelque chose d'artificiel car, en 1928-1929, précisément, les capitaux investis dans les aciéries d'Anchan furent réduits à moins de la moitié de leur valeur comptabilisée — 25 millions de yens passant ainsi d'un seul coup au compte profits et pertes de la Compagnie. Si les prix de la fonte après 1929 avaient continué d'être grevés des amortissements annuels normaux, il n'aurait jamais été question de telles « réductions » rendues publiques.

Tout en ne consentant pas à révéler le prix de revient de ses produits, la direction des mines d'Anchan, aussi bien que celle de Penhsihu, reconnaît qu'il est élevé. Le *Geological Survey of China* l'estime à environ 25 yens, chiffre qui semble correspondre à la réalité. Ce coût est sensiblement plus bas que celui du Japon, où le prix de revient de la fonte fabriquée avec des matières premières, en grande partie importées, est particulièrement élevé (de 35 à 40 yens sans doute). Mais il est plus haut qu'aux Indes. Malgré la grande distance du Bengale au Japon, le frêt trois fois plus élevé de Calcutta à Kobe que de Dairen à Tokio, des Indiens ont pu vendre jusqu'en 1931, sur le marché japonais, leur fonte à un prix sensiblement plus bas que la Mandchourie voisine.

De 1927 à 1930, de la quantité de fonte importée au Japon, 31 % est venue de la Mandchourie (196.000 tonnes annuellement), 46 % est venue des Indes (290.000 tonnes) et 5 % de la Chine (32.000 tonnes). En 1931, pour la première fois, le Japon a demandé plus de fonte à la Mandchourie qu'aux

Indes (244.000 tonnes à la Mandchourie, 150.000 tonnes aux Indes) (7).

La Mandchourie ne fournit pas de minerai au Japon, car sa faible teneur en fer en rendrait l'expédition très coûteuse.

D'autre part, comme la Mandchourie possède plus de charbon à coke que les îles nippones, les Japonais ont intérêt à produire la fonte sur place.

Le pourcentage de la fonte exportée de Mandchourie par rapport à la consommation japonaise pour les six années de 1926-1931 oscille autour de 13 %. Donc, quand les Japonais prétendent qu'ils dépendent de la Mandchourie pour leur approvisionnement en fonte, le moins qu'on puisse dire, c'est qu'ils exagèrent, ce qui ne diminue naturellement pas l'intérêt qu'ils peuvent avoir d'accaparer en territoire chinois du minerai de fer pour l'utiliser sur place.

**

La part de fonte provenant des usines d'Anchan qui est utilisée en Mandchourie, soit par les entreprises directes de la S.M.R., soit ailleurs, est infime, de 3 à 8 %; ce qui prouve à l'évidence que la S.M.R. et les Japonais n'avaient aucune envie de développer des industries mécaniques locales en Mandchourie, qui, un jour, pourraient avoir à se défendre contre les importations japonaises. Rien de plus naturel d'ailleurs, mais voilà qui est en contradiction avec l'assertion de la S.M.R. qu'elle a « l'intention de développer » l'industrie mandchourienne. Nous insistons particulièrement sur ce point car, dans le monde occidental, cette affirmation a fait impression.

Entre 1927 et 1930, 66 % de la fonte produite en Mandchourie furent en moyenne exportés annuellement au Japon. Répétons-le : les deux principales usines métallurgiques de Mandchourie sont celles d'Anchan (production moyenne de 1927 à 1930, 217.000 tonnes) et celle de Penhsihu (production moyenne 77.000 tonnes). La première est la propriété de la S.M.R., la deuxième est pratiquement sous contrôle japonais.

Les Japonais ont fait des efforts considérables pour accroître régulièrement leur production, efforts qui n'ont pas souvent réussi. A l'heure actuelle (1932), les coûteuses installations métallurgiques d'Anchan ne sont pas employées à plein rendement et les organisations hydroélectriques, électriques ou de préparation des minerais n'ont pu être agrandies à l'échelle de la production possible des hauts fourneaux. Les usines d'Anchan n'ont pas produit ces dernières années, les deux tiers de leur capacité théorique.

(7) Rapport S.D.N., p. 93.

Pour arriver à la réduction du prix de la fonte, nous avons déjà parlé de la fabrication des sous-produits. On a eu recours également à la réduction des tarifs de transport maritimes, des primes d'assurance, etc... Cependant, ce moyen est, du point de vue national, tout à fait factice, car cette réduction consiste en réalité à diminuer les bénéfices d'une entreprise, le service maritime de la S.M.R. (ou d'une autre compagnie japonaise), au « profit » d'une autre entreprise, en l'occurrence les usines d'Anchan, également financée par la S.M.R.

L'espoir des industriels japonais est dans le développement de la technique minière. Il réside aussi dans l'amélioration de l'organisation industrielle. L'une des raisons du coût élevé de production de l'industrie sidérurgique mandchourienne est sa jeunesse même. A mesure que la production s'accroît, le prix de revient par tonne produite diminue. Il est vrai que cette diminution du coût de production est plus rapide dans le début du développement d'une industrie que durant la maturité de l'entreprise, mais, étant donné les difficultés de plus en plus grandes de l'exploitation technique, il est douteux qu'il puisse s'abaisser aussi rapidement dans l'avenir que par le passé. La perspective d'une exploitation économique avantageuse pour le Japon de la fonte mandchourienne reste douteuse.

Pour en terminer avec la question, il est nécessaire de rappeler, les scandales où ont été impliqués plusieurs hauts fonctionnaires de la S.M.R. au sujet des fours des usines d'Anchan, ce qui n'a certainement pas contribué à diminuer le coût de la production de la fonte!...

*
**

L'estimation des réserves de la Mandchourie demeure très incertaine. L'un des experts les plus compétents estime à 740 millions de tonnes les réserves actuelles et potentielles de la Mandchourie du Sud. A son dire, une estimation de 400 millions de tonnes pour les seuls gisements avoisinant Anchan peut être considérée comme modérée. Le *Geological Survey of China* et le Bureau des Recherches de la S.M.R. semblent corroborer cette évaluation. A Kouangchangling, les réserves seraient de 268 millions de tonnes et à Miacerkkon, non loin des usines de Penhsihu, de 70 millions. L'importance des dépôts en Mandchourie du Nord est, elle, à peine connue.

Plus de la moitié des mines de fer des Trois Provinces de l'Est sont exploitées par les Japonais :

Les Fonderies d'Anchan (propriété de la S.M.R.); *la Compagnie des Mines de Houille et de Fer de Penhsihu*, entreprise

mixte sino-japonaise, mais sous contrôle japonais; la *Compagnie des Mines de Fer de Kungchanghing*, entreprise mixte sino-japonaise, également sous contrôle japonais.

Cependant, il est d'autres mines de fer importantes exploitées par les Chinois, parmi lesquelles nous citerons pour mémoire celles de Kuo-ti-Shan, Haidem (2.000.000 de tonnes); Chi-Tao, Kou, Funghua (1.200.000 tonnes); Ta-li-tsé-kou, Lin-kiou (13.500.000 tonnes); Hsiao-liang-chen, Acheng (10.500.000 tonnes), etc.

5. Industries minières diverses

Il y a de nombreux et importants gisements de minerais divers en Mandchourie, mais leur exploitation n'est entreprise que sur une petite échelle.

MINES DE CUIVRE. — Il n'y a pas moins de trente points, dans les trois provinces de l'Est, où le cuivre a été découvert, mais trois mines seulement sont exploitées.

1. *Mine de cuivre de Tsing-Shih-Chu-Shan*, district de Pan-Shih, au Kirin. Cette mine a des réserves évaluées approximativement à 70.000 tonnes. Exploitée d'abord, en 1908, comme entreprise gouvernementale, elle est devenue ensuite une entreprise commerciale. Elle est actuellement administrée par la Banque provinciale Yung-Heng de Kirin.

2. *Mine de cuivre de Tien-pao-Shan*, district de Yen-chine, au Kirin. Le périmètre de cette mine couvre une superficie de 60 li carrés. Elle produit aussi de l'argent.

Mise en exploitation en 1889, elle a produit 160.000 tael de l'argent dans les trois premières années. La guerre russo-japonaise en fit suspendre l'exploitation pendant un certain temps. En 1916, la mine fut reprise par la « Compagnie des Mines d'Argent et de Cuivre de Tien-pao-Shan »; de 1917 à 1920, la production totale a été de 1.320.294 tonnes de minerai de cuivre et environ 100.000 tonnes de minerai de plomb.

3. *Mines de cuivre de Malukon*, district de Penhsi, au Liaoning. L'exploitation de cette mine a été entreprise en 1916, mais, en raison de la dépréciation du prix du cuivre, elle fut, par la suite, suspendue. En 1923, M. Wang-Pien-tzu en a repris l'exploitation. La production annuelle en est de 600 à 700 tonnes.

L'extraction de minerai de cuivre en Mandchourie du Sud, selon une source japonaise, se présente comme suit pour les années 1925 à 1929 :

Années	1925	1926	1927	1928	1929
	—	—	—	—	—
Tonnes métriques	185	495	792	—	750

D'après un expert russe très connu, M. Torgasheff, il a été produit, en 1924 : 345 tonnes métriques de cuivre d'une valeur de dollars américains : 139.710 (1).

A Tien-pao-chan, en Kirin, l'on a produit, pendant la période de quatre ans, de 1917 à 1920, environ 330.000 tonnes de minerai de cuivre par an, ce qui constitue une quantité considérable. Depuis, l'activité s'est beaucoup ralentie.

MINES D'OR. — Les mines d'or se trouvent surtout au Heilung-Kians, puis à Kirin et au Liaoning.

Il y a sept bureaux d'exploitation aurifère établis au Kirin, avec la corporation des « Mines d'or de Hsin-Chun » : entreprise du gouvernement et des commerçants.

En 1924, la production de l'or d'alluvion fut de 8.370 kilos, avec une valeur de 5.562.953 dollars américains (2).

MINES DE PLOMB et D'ARGENT. — 96 mines de plomb et d'argent ont été enregistrées par le gouvernement :

58 mines dans la province de Liao-ning ;

51 mines dans la province de Kirin ;

7 mines dans la province de Heihungkiang.

Les mines de plomb, actuellement en exploitation et qui donnent les meilleurs résultats, sont :

Mines de Tsing-cheng-tzo, Liaoning ;

Mines de Yen-tzu-kou, Liaoning ;

Mines de Kuan-ma-chu-tze, Kirin.

On citera encore la Compagnie Tashin, à Tienpashan, en Kirin, qui exploite une mine de plomb. Cette compagnie, au capital de 550.000 dollars chinois, est une entreprise sino-japonaise. L'exploitation en est aujourd'hui suspendue. Cette mine qui, de 1917 à 1929, a donné une moyenne annuelle de 25.000 tonnes de plomb, a produit entre 1889 et 1891 160.000 taels de métal d'argent.

INDUSTRIE DE LA SOUDE. — L'abondance du sel en Mandchourie permet de produire du calcium de soude à bas prix. Des « lacs de soude » de Mongolie, on retire par an 1.000 tonnes de soude naturelle, mais, jusqu'ici, la Mandchourie n'en a pas fourni.

Les Japonais se proposent d'établir une usine d'une capacité annuelle de 54.000 tonnes permettant de couvrir la consommation en Mandchourie.

(1) Torgasheff : *op. cit.*, pp. 28-30.

(2) Document chinois n° 17, p. 38.

En 1924, la production de soude, d'après M. Tergasheff, s'est élevée à 20.050 tonnes, d'une valeur de 601.000 dollars chinois (3).

ALUMINIUM. — En mains endroits, en Mandchourie, on peut découvrir des matières premières pour la production de l'aluminium; les Japonais ont le projet de fonder une compagnie permettant une capacité de 4.000 tonnes métriques par an (4).

CARRIÈRES DE TALC. — Le talc se trouve en grandes quantités dans Liaoning, Hsin-yen et autres districts de la province du Liaoning, spécialement au sud-est de Hai-cheng. 53 carrières y sont enregistrées par le gouvernement. Le talc est de la meilleure qualité.

La carrière de talc de Faling a été exploitée par des particuliers en 1916; elle est passée en 1919 sous l'administration de la Compagnie du Talc de Taling, avec une production journalière de 30 tonnes (5).

Les Chinois contrôlent cette industrie.

MAGNÉSIE. — Les plus grandes couches de magnésie se trouvent dans les deux districts de Haicheng et de Kaiping, province de Liaoning, et s'étendent sur une longueur d'environ 35 kilomètres et une profondeur allant jusqu'à 900 mètres. Ces couches sont exploitées par la Compagnie Hsinan et deux autres compagnies chinoises.

Il y a 11 couches enregistrées actuellement par le gouvernement. La production annuelle, qui était de 1.800 tonnes en 1917, est passée à 10.142 tonnes en 1924, à 20.000 tonnes en 1926 et à 31.682 tonnes en 1929 (6).

(3) Torgasheff : *op. cit.*, pp. 28-30.

(4) *Japan-Manchukuo Year Book* 1934, p. 621.

(5) D'après document chinois, n° 17, p. 38.

(6) D'après document chinois, n° 17, p. 39.

CHAPITRE IV

AUTRES ENTREPRISES DIRECTES

§ 1. - Ports et Docks

D'après la nouvelle organisation du 14 juin 1930 (1), l'Administration des Ports et Docks de la S.M.R. est confiée à la section des Ateliers de Construction, qui se divise en 5 bureaux :

- a) Bureau des Affaires générales;
Bureau des Ingénieurs Civils;
Bureau d'Architecture;
Bureau des Chantiers du Port.
- b) Bureau des Constructions.

Nous nous proposons au cours de ce chapitre de retracer sommairement la genèse du port de Dairen et des autres travaux effectués par la Compagnie à Port Arthur, Yingkéou, Antoung et même à Changhaï, puis d'examiner la situation et l'activité de la S.M.R. quant à ces entreprises.

LE PORT DE DAIREN.

A Dairen, situé dans le Territoire à bail, la construction du port et son administration ne sont confiées ni à la municipalité ni au Gouvernement de Kwantung, comme on pourrait le croire, mais à la S.M.R.

Les Russes avaient conçu un plan gigantesque de création et de développement d'une ville et d'un port de Dairen avec toutes les améliorations modernes indispensables; à la réalisation de ce projet, ils auraient, assure-t-on, investi 30 millions de roubles (2). Les formidables travaux commencés en 1898, furent interrompus par la guerre russo-japonaise, en

(1) Rapport S.M.R. 1930, pp. 92-93.

(2) Brochure de propagande de la S.M.R., juillet 1937, pp. 14-15.

suite de quoi le Japon prit la place de la Russie à Dairen. Une digue avait été achevée complètement par les Russes, mais les quais et les brise-lames n'étaient pas encore terminés. Il restait, en outre, encore du dragage à effectuer dans le port.

S'inspirant dans une large mesure du plan russe, la S.M.R. termina les travaux inaugurés par les Russes en y apportant certaines modifications et améliorations.

Les trains arrivent directement à quai, assurant ainsi le débarquement et l'embarquement des voyageurs et des marchandises. Les brise-lames furent améliorés et terminés en mars 1918, la digue russe fut reconstruite. Trois nouvelles digues furent élevées, la dernière terminée en 1931. Trois quais entre quatre digues sont également achevés. Les brise-lames actuels ont une longueur totale de 2,8 milles et une superficie d'environ 800 acres.

La longueur totale des quais d'acostage a atteint 17.896 pieds en 1931-32. Actuellement, en 1930, le port peut abriter simultanément des navires totalisant 224.000 tonnes. Fin de l'année 1931, cette capacité était de 337.000 tonnes.

Une digue spéciale, longue de 1.116 pieds, réservée au chargement et au déchargement du pétrole et autres combustibles, un quai pouvant recevoir 300.000 tonnes de navires par an, ont été également construits. Il y a 15 grues métalliques pour charger ou décharger les vapeurs dans le port. Il existe également à quai 2 grues de 50 tonnes, 5 de 5 tonnes, 1 de 45 tonnes, une de 27 tonnes et 3 de 5 tonnes pour les locomotives (3).

Un grand nombre de ces grues fonctionnent à l'électricité ou à la vapeur. Les installations pour le transbordement du charbon comprennent des bennes basculantes pouvant débiter 1.800 tonnes à l'heure et des courroies sans fin, avec un rendement de 900 tonnes à l'heure. A l'intérieur du port, 68 milles de voies ferrées facilitent le transbordement et la manutention des marchandises. En outre, en face de Dairen, à Kenseishi, de l'autre côté de la baie, un quai spécial à charbon a été aménagé.

A la date du 31 mars 1930, la S.M.R. avait dépensé pour le développement du port et des quais de Dairen, la somme de 60 millions de yens. Si l'on ajoute les dépenses effectuées à Yang-Kéou, Antoung, Port-Arthur et Changhaï, le total dépasserait 78 millions de yens (4), soit 10,91 % des investissements globaux de la S.M.R.

Ne nous en étonnons point, Dairen est la cheville ouvrière

(3) Rapport S.M.R., 1930, pp. 104-106.

(4) Rapport S.M.R., 1930.

de toute l'œuvre expansioniste du Japon en Mandchourie. Il attire vers lui la plupart des matières premières de la Mandchourie et c'est par lui que les Japonais déversent des milliers de différents produits industriels sur ce même pays.

Pour la période, 1907 à 1926, les Ports et Docks ont réalisé relativement peu de bénéfices; ce n'est qu'à partir de 1927 que les bénéfices ont dépassé annuellement 1 million de yens par an, ne pas parler des bénéfices indirects qui sont immenses.

Seules, les années 1919 et 1920 révélèrent des déficits qui furent respectivement de 1.336.048 yens et 563.268 yens (5). Le point culminant des bénéfices pour la période 1907-1931, fut atteint en 1929 avec 3.556.627 yens. En 1930, une chute significative se fait sentir; les bénéfices se trouvent réduits d'environ la moitié : 1.821.075 yens. En 1931, la chute s'accroît; les bénéfices n'atteignent plus qu'environ un tiers des bénéfices de l'année 1929 : 1.288.724 yens (6).

Il faut en situer les causes principales dans l'activité et la concurrence croissante de l'Industrie et du Commerce Chinois en Mandchourie, comme aussi dans la crise économique mondiale.

Si l'on compare le pourcentage des recettes, dépenses et bénéfices des Ports et Docks par rapport à l'activité globale de la S.M.R., on arrive aux chiffres suivants :

	Recettes	Dépenses	Bénéfices bruts
1927	4,5 %	4,8 %	1,15 %
1929	5,1 %	4,5 %	3,6 %
1930	4,5 %	4 %	2,6 %

Si l'on considère que la construction et le maintien des ports et docks sont normalement du ressort des Travaux Publics d'une Municipalité ou d'un Etat, et non d'une « Société Commerciale », et qu'en général leur activité ne doit pas rapporter de bénéfices proprement dits, les différents chiffres que nous venons de reproduire sont assez suggestifs !

Depuis l'ouverture en 1907 du port de Dairen au commerce, le trafic n'a pas cessé de s'accroître dans des proportions remarquables. Il va de soi que le Japon y tient la première place. Le trafic du port de Dairen en 1929 a décuplé par rapport à 1907, année de l'ouverture du trafic. En 1907, on compte l'entrée de 1.143 bateaux avec une importation de 599.188 tonnes et une exportation de 320.764, soit, globalement, 919.952 tonnes. Pour 1927, on enregistre

(5) Rapport de la S.M.R. 1936, p. 145.

(6) Rapport de la S.M.R., 1936, p. 145.

l'arrivée de 4.925 bateaux, 1.596.413 tonnes importées, 8 millions 344.772 tonnes exportées, soit, globalement, 9.940.185 tonnes.

Si l'on compare le trafic qui se fait par les différents ports de la Mandchourie, ceux-ci, par ordre d'importance, se classent comme suit (7).

Dairen	environ 60 %	du commerce
Yang-Kéou	» 15 %	»
An-tang	» 14 %	»
Kharbine	» 10 %	»

Le commerce de la Mandchourie s'effectue surtout sous pavillon étranger, toutefois, depuis quelques années, le pavillon chinois se montre de plus en plus.

Le pourcentage du commerce sous le pavillon japonais en 1929-1930 (environ 63,5 %), a diminué par rapport à l'année 1913 (71 %). Par contre, les chiffres pour les pavillons Européens et Américain (23 %), d'une part et, surtout pour celui de la Chine (11 %), d'autre part, accusent une augmentation sous le même rapport. Si l'on considère le tonnage total passant par Dairen, on relève les chiffres suivants :

Année	Tonnage
1913	6.970.227
1917	4.550.000
1929	16.359.473
1930	14.750.575

On remarquera le recul en 1917, dû à la pénurie de navires pendant la Guerre Mondiale. En 1930, un recul se dessine également, pour des raisons dont nous avons parlé ci-dessus.

C'est à partir de 1910 que Dairen prend la place prépondérante parmi les ports de la Mandchourie, place que le vieux port de Yingkéou avait conservé pendant un demi-siècle, depuis 1861 jusqu'à 1910.

Pendant de nombreuses années, le port de Dairen dans le commerce total de la Mandchourie était de 55 % (8) mais, en 1929, cette proportion atteignit 66 %.

COMPAGNIE DES DOCKS DE MANDCHOURIE.

Les Russes avaient construit plusieurs docks à Dairen, mais à la suite de la Guerre russo-japonaise, le Japon en prit possession. Ces docks furent remis à la S.M.R., qui en confia l'organisation à la Compagnie Kawasaki Dock Yard, du Papon, à partir de 1908.

Des travaux furent entrepris pour permettre l'accostage

(7) Rapport S.D.N., p. 194.

(8) Rapport de la S.M.R., 1930, p. 129.

des navires de 6.000 tonnes. L'entreprise des Docks fut détachée de la direction de la S.M.R. en 1923 et transférée à une nouvelle Société, la Compagnie des Docks de Mandchourie, fondée avec des capitaux de la S.M.R. Le capital déclaré était de 2 millions de yens, dont 1 million versé. En septembre 1929, ce capital fut réduit à 1.400.000 yens.

§ 2. - Navigation

Dans les instructions gouvernementales article IV, il est stipulé que la Compagnie pourrait s'engager dans des entreprises de transport maritime, si elle le jugeait convenable et profitable. C'est ainsi que la S.M.R. affrêta trois paquebots de la « Nippon Yusen Kaisha » et créa, en août 1908, un service de navigation à vapeur régulier entre Dairen et Changhaï. En décembre 1914, cette ligne établit une escale à Tsing-tao. Plus tard, les navires affrétés furent remplacés par des navires à turbines, construits par la S.M.R.

Bien que le service maritime de la S.M.R. continuât à fonctionner, celle-ci fonda, en 1915, la « Compagnie de Navigation à Vapeur de Dairen », qui acheta d'abord des navires occupés au cabotage dans le Nord de la Chine. En 1919, la nouvelle Compagnie prit à son compte la ligne de Dairen à Changhaï. En 1925, le service maritime de la S.M.R. fut détaché et transféré complètement à la nouvelle Compagnie maritime.

Actuellement, la nouvelle Compagnie assure le service des six lignes suivantes :

Dairen-Tientsin.
Dairen-Tsingtao-Changhaï.
Dairen-Tientsin-Antung.
Dairen-Houkong.
Dairen-Lungkéou (près de Chéfoo).
Yingkéou-Dairen-Kobé.

La nouvelle Compagnie possède 39 vapeurs d'un tonnage total de 120.245 tonnes et affrête 20 vapeurs d'un tonnage total de 71.602 tonnes (9).

Le capital déclaré de la Compagnie de Navigation à Vapeur de Dairen est de 25 millions de yens, dont 13.750.000 de yens versés (10). C'est la S.M.R. qui a fourni le capital dans sa totalité et qui possède toutes les actions.

Avant le transfert des propriétés du service maritime de

(9) Rapport S.M.R. 1930, p. 119.

(10) Rapport S.M.R. 1930, p. 119. Cependant Royama, *op. cit.*, p. 571, donne les chiffres suivants : Capital autorisé 10 millions de yens ; investis par la S.M.R. 4.750.000.

la S.M.R., les capitaux investis dans ce service maritime figuraient sur les livres de la S.M.R. au poste : Navires à vapeur.

§ 3. - Industrie Hôtelière

Lorsqu'on considère que la S.M.R. occupait à elle seule en 1930, 70.000 fonctionnaires et employés japonais se déplaçant souvent, sans compter les nombreux fonctionnaires civils et militaires du Gouvernement de Kwantung, les commerçants, industriels, ingénieurs japonais qui voyagent en Mandchourie, il était naturel que la S.M.R. pensât à leur fournir des commodités hôtelières. C'était, d'ailleurs prévu dans les instructions gouvernementales, article 111 : « La Compagnie doit prendre les divers arrangements nécessaires pour assurer le logement et la restauration des passagers... » Ces Japonais, nouvelle classe dominante dans la Mandchourie du Sud, constituent pour le Japon une élite qu'il faut soigner et bien soigner. Le nombre des visiteurs, touristes et hommes d'affaires occidentaux, ou riches Chinois prenant le Sud-Mandchourien, était si insignifiant, qu'on peut vraiment dire que le soin particulier que la S.M.R. prenait dans la construction et l'agencement de ses hôtels « Yamato » (11) visait surtout à satisfaire le bien-être, les habitudes et le goût de ses compatriotes.

Il faut le reconnaître, les hôtels Yamato, construits par la S.M.R., sont modernes et confortables et, d'après les dires des voyageurs occidentaux, le séjour y est, du point de vue purement matériel, assez agréable. Seulement, si sous cet aspect nous n'avons entendu que louanges, par contre, il en est d'autres révélant quelques petits inconvénients, parce qu'il se peut ou, plutôt, il est certain que les voyageurs étrangers séjournant dans les hôtels Yamato, au Japon comme en Mandchourie, sont l'objet des attentions particulières de la part du service des hôtels. Au retour d'une promenade ou d'une excursion, le voyageur étranger peut être sûr que le service spécial des hôtels connaît le contenu de ses bagages, et qu'à son propre sujet, un dossier a été établi avec inventaire matériel et moral, etc... Chose fort connue du reste...

Le premier hôtel Yamato fut ouvert en 1907, à Dairen. En 1908, des hôtels similaires furent également ouverts à Tchang-tchoen et à Port-Arthur et, en 1910, à Moukden. C'étaient des hôtels quelconques, voire plutôt primitifs, et, bientôt, la S.M.R. prit l'initiative de les remplacer par de grands bâtiments modernes, dotés de tout le confort néces-

(11) Nom japonais pour la race japonaise.

saire. Le nouvel hôtel Yamato à Dairen fut achevé en 1914, celui de Moukden en 1929. La construction de ce dernier coûta 1.800.000 yens, auxquels il faut ajouter 250.000 yens pour l'ameublement (12). Sur la plage de Hoshigaura, la Compagnie possède un hôtel et un nombre de jolies villas qu'elle loue, durant la saison d'été, aux grands fonctionnaires et aux touristes japonais.

La S.M.R. possède en outre, trois stations thermales, les deux premières à Tangkangtzu et à Hsing-Yao-Cheng, entre Moukden et Dairen, et la troisième à Wulungpei, sur la ligne Antoung-Moukden (13).

En ce qui concerne le nombre d'hôtes qui visitèrent ces hôtels, entre 1907 et 1931, nous ne possédons pas de chiffres. Mais pour l'année 1933, où le nombre d'hôtels se trouvait porté à 10, celui des hôtes se chiffrait à 99.926, soit 27 hôtes par jour et par hôtel en moyenne (14). Résultat qui ne nous semble pas très brillant.

Le nouvel hôtel Yamato de Moukden, terminé en 1929, a coûté plus de 2 millions de yens. A cette dernière date, on peut estimer à plus de 4 millions de yens les capitaux investis dans l'activité hôtelière de la S.M.R.

Depuis 1907 jusqu'en 1927, les hôtels ont figuré chaque année avec un déficit, sauf pour les années 1917 et 1918, où il y eut des bénéfices respectivement de 36.610 et 98.370 yens. De 1928 à 1930, les hôtels furent dirigés par une Société détachée de la S.M.R. qui les reprit en 1931, vu sans doute, les résultats peu favorables.

§ 4. - Usines à gaz

COMPAGNIE DU GAZ SUD-MANDCHOURIEN.

Ce fut surtout en vue de réaliser de gros profits que la S.M.R. a créé des usines de gaz dans les grandes villes, le long de ses voies ferrées. Comme le chemin de fer de la Compagnie n'utilisait qu'environ 17,5 % de toute la production de charbon de Fushun, elle avait un fort excédent qu'il s'agissait de vendre. La S.M.R. trouva alors, que vendre du charbon sous forme de gaz était une forme très avantageuse.

C'est ainsi que furent créées des usines à gaz dans les villes suivantes :

Dairen	établie en 1910
Anchan	» 1920

(12) Brochure de propagande S.M.R., avril 1935, p. 22.

(13) Rapport S.M.R. 1930, p. 95.

(14) Brochure de propagande S.M.R., avril 1935, p. 22.

Moukden	»	1923
Antoung	»	1924
Tchantchoen	»	1924

Il y a, en outre, une usine à gaz, la première fondée et la plus grande, à Fushun.

En 1925, les usines de gaz, à l'exception de celles de Fushun et d'Anchan, furent détachées de la S.M.R. et réunies dans une « Compagnie du Gaz Sud-Mandchourien », au capital de 10 millions de yens, dont 9.300.000 versés (15), c'est-à-dire fournis par la S.M.R.

La production de gaz en pieds cubes était, en 1915, de 128.945.000 pieds cubes; en 1929, elle s'élevait à 478.080.000 pieds cubes. Elle a donc quadruplé.

En ce qui concerne les sous-produits du gaz, on peut noter que la production du coke en 1929 (15.482 tonnes), a doublé par rapport à celle de 1915 (7.670 tonnes) et que, pour le goudron, elle a été huit fois supérieure en 1929 (1.500.000 tonnes) sur 1915 (169.824 tonnes).

Nous ne possédons pas de chiffres précis sur les bénéfices que les usines à gaz ont réalisés, mais par la lecture des documents japonais, l'on acquiert la conviction qu'ils sont considérables. D'ailleurs, la politique de la S.M.R. est de ne pas détacher des entreprises auxiliaires de la Compagnie-mère avant qu'elles puissent se défendre économiquement. Tel fut le cas pour l'électricité, la Compagnie maritime, les docks et plus tard (après 1931), pour plusieurs autres entreprises. 5,2 % seulement des recettes reçues proviennent de la consommation industrielle, tandis que plus de 90 % résultent de la consommation de gaz de cuisine et de ménage. Or, partout dans le monde, la fourniture du gaz de cuisine est une excellente affaire. A Dairen, capitale du T. à B., que les Japonais considèrent comme leur colonie, l'usine à Gaz fait payer à la Municipalité environ 1,35 yen par 1.000 pieds cubes de gaz, 1,50 yen aux entreprises industrielles, mais 2,50 yens aux ménagères pour le gaz de cuisine. A Anchan, tout à fait dominé par les Japonais, ce sont à peu près les mêmes prix. A Moukden, Antoung et Tchang-Tchéou, qui n'étaient pas encore complètement sous la domination japonaise, les prix sot de 20 à 25 % supérieurs. Si l'on admet, dans le cas le plus favorable, que les usines de gaz fournissent le gaz aux municipalités au prix de revient, l'on verra quels bénéfices, les usines s'attribuent pour le gaz fourni aux ménagères ! L'on peut ainsi déduire que la Compagnie du Gaz S-M, en

(15) Rapport S.M.R. 1930, p. 119.

1931, a réalisé des profits de l'ordre de 1/2 million de yens, si ce n'est plus.

L'usine à gaz des Mines de Charbon de Fushun est la plus grande productrice de gaz parmi les usines japonaises. Presque la totalité de la production de gaz à Fushun sert à l'industrie minière, et ses entreprises auxiliaires (15.388.359.177 pieds cubes en 1931, pour 3.038 ménages et usines en service).

§ 5. - Centrales électriques

Si la S.M.R., depuis 20 à 23 ans, a créé ou financé directement ou indirectement une vingtaine d'usines électriques, ce n'était pas seulement qu'elle voulût répondre aux besoins de l'éclairage et de l'industrie, mais aussi et surtout, comme nous l'avons dit pour le gaz, pour vendre du charbon sous forme de courant électrique. En voici l'attestation de la bouche même de Yosuke Matsuoka, l'actuel président de la S.M.R. : « ... Afin d'utiliser d'une façon profitable la force motrice qu'il est possible d'obtenir des abondantes fournitures de charbon, la S.M.R. a pris sous sa protection plusieurs entreprises subsidiaires telles que : la Centrale électrique, les usines de sulfate d'ammoniaque, de coke et d'huile de schiste (16). » Bien que visant surtout les installations de Fushun, c'est également vrai pour les autres installations de centrales électriques, de gaz, etc..., sises le long de la ligne S.M.R. dont la Compagnie devenait le fournisseur, comme pour le charbon et pour le fret, et ainsi avoir un double profit.

De même qu'il advint pour le gaz, la S.M.R. détacha les centrales électriques et en forma sous sa direction, en 1926, la « Compagnie Sud-Mandchourienne d'Electricité », au capital de 25 millions de yens.

Au 31 mars 1931, il y avait, en Mandchourie du Sud, 27 centrales électriques qui, du point de vue de la direction et du financement, peuvent être divisées en quatre groupes :

- a) 8 Centrales électriques sous la direction de la nouvelle « Compagnie S-M d'Electricité », financée et contrôlée entièrement par la S.M.R.;
- b) 3 Centrales électriques dont Fushun et Anchan, dirigées respectivement par les Mines de Fushun et les Usines d'Anchan, qui ne sont que deux départements de la S.M.R., et dont les résultats figurent au bilan général de la S.M.R.;

(16) Matsuoka : *La S.M.R., sa grande mission, son travail*, article paru dans la revue « Contemporary Mandchouria », vol. I, n° 1, avril 1937 (édité par la S.M.R.).

- c) 8 Compagnies d'Electricité des plus importantes, financées par la plus grande partie par la S.M.R., et dont deux compagnies l'ont été conjointement avec la grande maison électrique japonaise Okura et Cie (17);
- d) 4 Compagnies d'Electricité fonctionnant sous le contrôle du Gouvernement de Kwantung. Cependant, les fournitures de charbon sont toutes en provenance de Fushun.

En dehors de ces entreprises électriques, il convient de citer encore une centrale électrique dirigée par Yinkow Water Work, entreprise mixte sino-japonaise; une autre appartenant aux « Mines de Fer et Charbon de Penhsihu », autre entreprise mixte sino-japonaise, et enfin une centrale électrique dirigée par « Manchuria Hotel C° ». Cependant, pratiquement, c'est la S.M.R. qui les contrôle.

Voyons maintenant l'accroissement des capitaux investis dans les différentes centrales électriques avant qu'en 1926, huit d'entre elles furent détachées de la S.M.R.

Durant les années de la Grande Guerre, il y eut très peu d'investissement de capitaux (environ 5.738.182), la S.M.R. se trouvant beaucoup plus occupée par ailleurs.

Jusqu'en 1931, plus de 37 millions de yens furent investis dans les entreprises électriques de la Mandchourie du Sud, dont la plupart fournis par la S.M.R., le reste par la Okura et C°.

La S.M.R. a réalisé des bénéfices considérables sur les entreprises électriques. En 1928, sur 12 millions de recettes et 10 de dépenses, son bénéfice ressort à 2 millions et, en 1930, à 3 millions pour 15 millions de recettes et 12 de dépenses.

Le dividende distribué par la C° S.M. d'Electricité pour l'année commerciale ayant pris fin le 31 mars 1930, a été de 8 %.

Des 27 entreprises électriques de Mandchourie du Sud se trouvent, en 1930 sous le contrôle Japonais, 24 fournissent du courant pour l'éclairage et la force motrice et 3 commandent des lignes de tramway électriques. Ces 27 entreprises ont alimenté environ 800.000 ampoules électriques et 120.000 Hp. Il y a 23 stations de force et 34 sous-stations produisant ensemble 118.283 kwh. et fournissant annuellement 376.262.047 kwh.

Les usines électriques de Dairen et de Fushun livrent du courant aussi bien pour l'éclairage et les besoins industriels que pour la traction des tramways électriques.

(17) *Manchuria Year Book* 1931, p. 134. Il est mentionné que Okura & C° a placé beaucoup de capitaux dans ces deux entreprises.

C'est surtout après la Grande Guerre que l'éclairage électrique s'est répandu en Mandchourie du Sud.

Il y a dans toute la Mandchourie environ 60 centrales électriques, dont la moitié chinoise. L'activité chinoise dans le domaine électrique s'est accrue considérablement; cependant nous gardons l'impression que l'activité japonaise, en 1931, était encore prédominante.

III

LA S. M. R. ET LES AUTRES ACTIVITES ECONOMIQUES JAPONAISES

La S.M.R. se trouve, d'une façon directe ou indirecte, derrière toutes les activités japonaises en Mandchourie. Déjà, nous avons souligné le fait que la S.M.R. possède des chemins de fer, des mines de charbon et de fer, des usines à gaz et d'électricité, une ligne de navigation, des entrepôts, etc..., et qu'elle administre en outre souverainement les enclaves municipales japonaises le long du S.M.R., là où s'installent les entreprises individuelles ou celles des compagnies japonaises. Il est clair qu'ainsi la S.M.R. possédait les éléments nécessaires au contrôle, à la direction indirecte, à la stimulation ou au coup de frein jugé opportun, vis-à-vis de telle ou telle entreprise japonaise. En dehors des six compagnies dispensatrices de crédits, attachées aux Bourses agricoles, qu'elle contrôle, elle exerça une influence, même si elle ne les contrôle pas sur telles compagnies, parmi les 60 commanditées par elle vers 1931, qui avaient une raison sociale vaguement définie, mais, en réalité, étaient des sociétés holding qui contrôlaient, voire « dirigeaient en étroite coopération avec la S.M.R., telle ou telle entreprise soi-disant indépendante.

Combien de compagnies ou entreprises dépendaient en effet des sociétés suivantes et autres, commanditées les unes et les autres par la S.M.R. ! (1).

Oriental Industrial C°.....	au capital de	60.000.000 yens
Oriental Industrial Promotion C°...	»	20.000.000 »
Sino-Japanese Trading C°	»	5.000.000 »

(1) Extrait du Rapport Royama, *op. cit.*, p. 57.

Oriental Engineering Enterprise C°.	»	5.000.000	»
Dairen Industrial C°	»	500.000	»
Sino-Japanese United Mfg C°	»	300.000	»
Manchuria Mining C°	»	1.000.000	»
S.M. Mining C°	»	375.000	»
Etc., etc...			

Avant tout, nous ne devons pas oublier que la S.M.R. représente à la fois l'Etat Japonais et le capitalisme japonais, qu'elle avait une mission à remplir fixée au moment de sa constitution par les hommes d'Etat japonais d'alors, qu'elle incarne un programme d'économie politique dirigée, bien qu'adaptée aux conditions spéciales d'un pays étranger en état d'absorption. La S.M.R. possédait donc l'autorité gouvernementale, administrative, économique, financière et surtout technique pour conseiller, mais aussi pour déconseiller les capitalistes japonais s'installant en Mandchourie. Elle stipule et encourage, mais freine aussi; si elle laisse aux Sociétés et particuliers une certaine liberté d'initiative, elle les surveille pourtant — elle ne les dirige pas, elle les guide à coup sûr, c'est-à-dire qu'elle contrôle et dirige indirectement, d'une façon ou d'une autre.

La S.M.R. est, d'une façon générale, à l'endroit des entreprises japonaises en Mandchourie, ce que fut le jeune Etat japonais de Meiji pour l'économie et l'industrie japonaises naissantes : le pionnier, le précurseur, l'initiateur, l'expérimentateur et le metteur au point, voir l'ajusteur final. Lorsque l'Etat japonais, après essais et expériences, avait achevé de régler telle ou telle branche d'industrie, il la cédait ensuite avec matériel et techniciens aux capitalistes ou particuliers japonais, qui n'avaient plus qu'à poursuivre l'œuvre commencée. La S.M.R. fit de même pour des activités telles que : électricité, gaz, hôtels, navigation, docks, céramique, huile de schiste, tramways, usines métallurgiques, etc... Et si une entreprise détachée de la S.M.R., ne savait pas se maintenir ou prospérer, elle la reprenait dans son giron, comme elle le fit pour la Cie des Hôtels Yamato.

Soulignons enfin un trait remarquable de la S.M.R. : elle possède, dans son sein, la plupart des techniciens et experts japonais, bons ou médiocres, dont le Japon dispose en Mandchourie.

*
**

Nous basant sur ces données comme sur les arguments déjà mis en avant, nous confondrons à dessein, dans le présent chapitre, l'activité générale des entreprises japonaises en Mandchourie avec celle de la S.M.R.

Si cette façon de procéder n'est pas totalement exacte, elle est cependant, plus près de la vérité et de la réalité que n'importe quelle autre manière, car elle ne voile pas les faits, tout en se contentant d'entrevoir seulement l'action des différents facteurs quand il n'est pas possible de les départager.

Déjà, en considérant seulement la proportion des placements japonais en Mandchourie, on distingue de quel poids formidable de capitaux, la S.M.R. pèse sur l'activité globale japonaise. Le total des investissements de capitaux japonais en Mandchourie était au 31 mai 1931 de près de 1.715 millions de yens (2), y compris environ 100 millions de yens prêtés au Gouvernement local sous la garantie du Gouvernement japonais. Dans cette somme, la S.M.R. figurait pour 62 %, soit 1.063 millions de yens, dont 742 millions dans les entreprises directes de la Compagnie et 321 millions dans les entreprises subsidiaires, compagnies affiliées, etc., etc...

Cependant, cette proportion de 62 % du total des placements, n'indique pas l'ensemble ni l'envergure de ses activités, de son influence, de sa puissance, qui rayonnent bien au delà.

(2) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 215.

CHAPITRE PREMIER

L'INDUSTRIE JAPONAISE EN MANDCHOURIE

§ 1. - Produits du soja

Les fèves de soja constituent la richesse principale de la Mandchourie. Les produits les plus importants provenant des fèves de soja sont l'huile et les tourteaux de soja.

La culture des fèves de soja a donné lieu depuis plusieurs siècles, à toute une industrie importante dans la Chine comme dans la Mandchourie. Quant à son utilité au point de vue alimentaire, agricole et industriel, elle n'est plus à démontrer.

**

L'industrie locale de l'extraction de l'huile de soja date de plus d'un siècle. De nombreux petits « yéou-fung », moulins à huile, se rencontraient un peu partout dans le pays, surtout à Tchang-Tchoen et Tiehling. L'huile était extraite par l'écrasement des fèves à l'aide d'un système primitif de coins. La force motrice à ce moment-là était naturellement humaine ou animale. Plus tard, on employa une méthode mécanique plus moderne, celle du système d'extraction à vis qui permettait l'utilisation de la force motrice à vapeur ou à l'électricité. Dernièrement, les grandes huileries se servaient d'un système d'extraction à force hydraulique. Enfin, il y a une huilerie japonaise moderne, la « Honen », extraction chimique, par la benzine, le benzol ou l'alcool (1).

Lorsque les Japonais s'installèrent en Mandchourie, il existait déjà nombre de petites et moyennes entreprises. Quant aux plus grandes et plus modernes, il est notoire qu'un Anglais installa dès 1896 une huilerie à vapeur à Yinkéou (2), centre

(1) apport S.M.R. 1930, pp. 160-161.

(2) Rapport S.M.R. 1930, pp. 160-161.

du commerce et de l'industrie du soja pendant près d'un siècle.

A Yinkéou, avant l'installation de la S.M.R., ou avant l'établissement de la République Chinoise, il y avait quatre importantes huileries chinoises qui existent toujours, sont parmi les mieux gérées, et ont une brillante production.

En Mandchourie du Sud, il y avait globalement, en 1929, environ 1.000 huileries, dont 404 de grande ou moyenne importance et 600 plus petites (3), situées le long de la ligne du S.M.R. Ces chiffres, de source japonaise, sont controuvés quelque peu par d'autres chiffres de même origine. Les différences peuvent s'expliquer par la manière dont on détermine si une huilerie est petite, moyenne ou grande.

Les huileries de soja sont, pour la plupart, situées le long des lignes et embranchements du C.E.R. et du S.M.R. Les centres les plus importants sont au Nord : Kharbine et, au Sud, Dairen. D'autres centres importants, d'importance secondaire, se trouvent Yinkéou et Antoung, à Tchang-tchoen, Liao-Yang, Fushun, etc...

Le plus grand nombre des grandes huileries, nous l'avons dit, se trouvent en Mandchourie du Sud. Dairen, tient la première place ; ensuite vient Kharbine ; Yinkéou et Antoung se disputent le troisième rang.

En ce qui concerne l'outillage des grandes et moyennes huileries, nous remarquerons que la méthode primitive des presses à coins est en train de disparaître des entreprises d'une certaine importance. Celle des « presses à vis » est la plus employée, c'est-à-dire qu'il y a 4 presses à vis pour une « presse hydraulique ».

Les « presses hydrauliques », à leur tour, remplacent de plus en plus les « presses à vis », aussi bien dans la Mandchourie du Nord que dans le Sud du pays.

Les presses hydrauliques employées en 1929 sont 2 fois 1/2 plus nombreuses qu'en 1925, quatre ans avant. Si les presses à vis diminuent dans l'ensemble, l'on peut voir au fur et à mesure que Kharbine, par exemple, se débarrasse des presses à vis pour installer des presses hydrauliques, une partie des presses à vis démodées prend le chemin des localités moins fortunées où elles vont remplacer de même des presses primitives. Phénomène classique bien connu.

Au sujet des capitaux investis dans l'industrie huilière, les avis divergent. De source chinoise, on affirme que « les capitaux investis dans cette industrie s'élèvent au total à 80 millions de dollars chinois » (4). Pour 178 grandes entreprises

(3) *Manchurian Year Book*, 1931, p. 118.

(4) Document chinois, n° 17, p. 26.

dans toute la Mandchourie, le *Japan-Manchukuo Year Book* estime le capital, en 1931, à *grosso modo*, 21 millions de yens (5). Mais quand on sait qu'il y a plus de 1.000 huileries dont 404 grandes et environ 600 petites, ces chiffres ne pourraient se rapporter qu'à une partie seulement de cette industrie. Le *Mandchuria Year Book*, de son côté, donne comme capital, en 1929, pour 404 grandes huileries de la Mandchourie du Sud, plus de 30 millions de yens (6) et évalue, pour la même année, à environ 7 millions de dollars chinois, le capital total des 68 grandes huileries de la Mandchourie du Nord.

Toutefois, si l'on considère que le nombre total des huileries en 1929-1931 était plus certainement de 3.000 que de 1.000, chiffre que nous avons indiqué précédemment, il se pourrait fort bien que le chiffre de 80 millions de dollars chinois, donné de source chinoise comme capital total investi dans cette industrie, soit exact. Le rapport 1936 de la S.M.R. dit, en effet, qu'il n'y a pas moins de 3.000 huileries en Mandchourie (7). Ce sont les chiffres pour 1935, mais lorsqu'on sait que la Mandchourie, depuis 1931, sous la férule japonaise, n'est pas encouragée à multiplier les petites entreprises, mais que la tendance est, tout au contraire, vers la concentration de l'industrie, on peut sans crainte de contradiction, admettre que le nombre des huileries en Mandchourie, autour des années 1929-1931, était de 3.000, sinon plus.

C'est la ville de Dairen (59 huileries), qui domine avec plus des deux tiers de tous les capitaux investis en Mandchourie du Sud (20.500.000 yens). Yingkéou apparaît ensuite avec 22 huileries et 1.010.000 yens.

Depuis 1923, l'industrie d'huile de soja a pris la première place parmi les industries de la Mandchourie du Nord et Kharbine en est le centre (40 huileries ; 4.895.000 dollars chinois).

Quant aux chiffres de la production d'huile et de tourteaux de soja, les statistiques japonaises prêtent souvent à confusion. Elles donnent presque toujours des chiffres théoriques de capacité au lieu de transcrire les chiffres de la production effective, ce qui est une façon d'éviter de dire la vérité ou de montrer la réalité même des choses.

C'est ainsi que l'on nous apprend que, pour l'année 1929, la capacité de production des 404 grandes et 600 petites huileries en Mandchourie du Sud était de 229 millions de kilos d'huile et 78 millions de pièces de tourteaux. Pour les 68 gran-

(5) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 601-604.

(6) *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 119-120.

(7) Rapport S.M.R. 1936, p. 104.

des huileries de la Mandchourie du Nord, les chiffres pour 1929 étaient : 40.934.000 kilos d'huile et 14.380.000 pièces de tourteaux de soja. Autrement dit, la capacité productive aussi bien d'huile que de tourteaux pour le sud, était d'environ 82 % et, pour le Nord, de 18 % de la capacité totale.

S'il faut croire que la capacité de production dont nous avons donné les chiffres pour 1929, correspond à peu près à la production effective, la situation en 1929, pour l'huile de soja, se présenterait ainsi :

Mandchourie du Sud : 229.000 tonnes métriques;

Mandchourie du Nord : 44.000, soit au total : 270.000 L'Exportation serait de 107.275 tonnes, et la consommation locale de 162.725.

Ces chiffres évidemment sont discutables. En effet, le document chinois n° 17, donne une production annuelle globale de 353.880 tonnes d'huile de soja; il en spécifie pas la date, mais il s'agit des années antérieures à 1931. Pour l'exportation en 1929, la S.M.R. indique le chiffre de 76.437 tonnes (8). Certainement, si l'on se rappelle que le nombre total des huileries serait plutôt 3.000 que 1.000, le chiffre de production provenant de source chinoise serait plus acceptable.

Seulement, dans ces conditions, le chiffre de la consommation locale augmenterait considérablement. Il y a encore la question des stocks de l'année précédente, car l'huile se conserve. Il est donc malaisé, avec les chiffres produits, d'être très affirmatif sur la consommation totale.

Nous nous sommes livrés à une investigation pour l'année 1929. La récolte de fèves de soja en 1929 était de 4.849.400 tonnes métriques. L'exportation totale de cette année pour l'ensemble de fèves, tourteaux et huile de soja était de 4 millions 711.050 tonnes américaines, soit environ 4.206.300 tonnes métriques. La différence entre les chiffres de la récolte et ceux de l'exportation, c'est-à-dire 643.000 tonnes métriques de fèves, doit théoriquement du moins, constituer la consommation locale, correspondant à 15 % environ de la récolte. Pour l'année 1928, la consommation locale est d'environ 20 % de la récolte.

Lorsqu'on sait que l'on peut extraire de 12 à 14 % d'huile, la consommation locale en huile doit être d'environ 77.200 tonnes métriques. Naturellement, ces chiffres n'ont rien d'absolu, mais la différence entre le chiffre de 162.725 tonnes d'huile cités plus haut, comme consommation locale, et celui

(8) Rapport S.D.N., p. 97.

(9) Rapport S.M.R. 1930, p. 133.

de 77.200 tonnes, prouve qu'on ne peut confondre la capacité productive des huileries avec leur production effective.

La production des tourteaux dans la Mandchourie du Sud, s'est accrue rapidement durant la période de la Grande Guerre. Après la guerre, c'est-à-dire entre 1920 et 1924, il y a stagnation, mais en 1925, la production a augmenté énormément et a atteint un chiffre de plus de cinq fois celui de 1913. Ce fut une prospérité éphémère, car bientôt la production se ralentit, et les exportations commencent à diminuer continuellement.

En ce qui concerne l'huile de soja, la production depuis la guerre, c'est-à-dire entre 1919 et 1925, est plutôt stagnante, bien que irrégulière. Contrairement à ce qui fut le cas pour les tourteaux en 1925, il y eut une chute, dans la production d'huile de soja. Depuis lors, en effet, les pays occidentaux commencent à importer les fèves de soja et à en extraire eux-mêmes l'huile et à produire les tourteaux dont ils ont besoin.

C'est la fève de soja qui constitue la principale richesse de la Mandchourie. Du total des exportations, le soja et ses produits constituent plus de la moitié. En 1929, cette matière précieuse forma 60 % du total des exportations, à savoir (10) :

40 % fèves de soja,
15 % tourteaux de soja,
5 % huile de soja.

Si nous prenons le total des fèves, tourteaux et huile de soja, nous voyons que l'exportation pour la période de 1909 à 1919 inclusivement, a été assez irrégulière, la moyenne annuelle étant d'environ 1.700.000 tonnes américaines. Mais à partir de 1920 jusqu'à 1929, il y a un accroissement continu, l'exportation durant cette période de dix ans a presque doublé. Pour toute la période de 1909 à 1929, c'est-à-dire vingt et un ans, l'exportation a plus que triplé.

Mais si l'on considère les différents produits de soja, il en va tout autrement.

L'exportation de l'huile de soja de 1909 à 1926 a dans l'ensemble, augmenté continuellement, bien que d'une façon irrégulière. A partir de 1927, l'exportation accuse une chute persistante.

Pour les tourteaux, l'exportation est restée stationnaire depuis 1909 jusqu'à 1917, avec une moyenne annuelle oscillant autour de 750.000 tonnes américaines. De 1915 à 1923 inclus, il y a accroissement presque continu, l'exportation ayant

(10) Tsung-ching Chen : *op. cit.*, p. 259.

presque doublé dans cette période de neuf ans. Après quelques hésitations, le climat de l'exportation est atteint en 1927, avec 2.192.317 tonnes américaines. Mais depuis 1928, commence une période d'exportations décroissantes.

En ce qui concerne les fèves de soja, les exportations qui, en 1909, étaient de 977.000 tonnes américaines, descendent graduellement à 532.570 tonnes en 1913. Durant une période de huit ans, de 1914 à 1921 inclus, elles oscillent autour de 700.000 tonnes américaines en moyenne annuelle. Mais depuis 1922, les exportations des fèves de soja ne cessent de s'accroître, car les pays occidentaux, au lieu d'acheter de l'huile et des tourteaux de soja, commencent à importer davantage les fèves mêmes, pour en extraire et produire eux-mêmes de l'huile et des tourteaux.

Depuis 1911 jusqu'à 1927, il y a accroissement continu de la valeur des exploitations des produits de soja, mais depuis 1928, cet accroissement a cessé et fait place à une diminution persistante.

Dans cette activité des huileries de soja, quelle est la part des entreprises japonaises et celle des entreprises chinoises ? Sur 178 grandes Huileries, 9 sont japonaises et les 169 autres chinoises.

En ce qui concerne le capital des entreprises japonaises, une seule, l'Huilerie Nishin à Dairen, figure dans les statistiques de 1931 avec un capital de 6 millions de yens, mais peut-être cette somme n'a-t-elle été versée qu'en partie, sinon le total indiqué pour les capitaux ne serait pas suffisamment élevé. En dehors de l'Huilerie que nous venons de nommer, il y a encore l'Huilerie Houen, qui utilise la méthode d'extraction chimique; « l'Huilerie Santai », au capital de 250.000 yens (11), et « l'Huilerie Mitsubishi », qui appartient au grand trust financier et industriel du même nom.

**

La S.M.R. est commanditaire de la « Dairen Oil C° », fondée en 1916, au capital de 250.000 yens, dont la S.M.R. a fourni 90.000 yens. Il serait faux, cependant, de croire que là se limite l'influence de la S.M.R. dans l'industrie hôtelière. Par ces canaux tantôt visibles tantôt invisibles, la S.M.R. exerce une influence considérable dans les entreprises japonaises d'huilerie, comme elle le fait pour tant d'autres industries en Mandchourie. Elle contrôle les grandes maisons d'expédition et de commission, pour les produits agricoles, telles que : Kokusai, Hsing-Chung C°, etc.

(11) Tsung-ching Chen : *op. cit.*, p. 259.

L'activité huilière des grandes entreprises chinoises compte pour environ 83 % du total de la valeur de la production. Celles-ci produisent plus économiquement que les entreprises japonaises, car avec relativement peu de capital, elles produisent relativement plus que ces dernières.

Si l'on ajoutait la production de plus de 800 ou peut-être 2.800 petites entreprises chinoises, la prépondérance de l'activité chinoise dans l'industrie huilière serait alors écrasante.

Pour le soja, produit agricole qui fait principalement la richesse de la Mandchourie, ce sont les paysans chinois qui en assurent toute la culture, depuis l'ensemencement jusqu'à la récolte. Ce sont, encore les huileries chinoises qui transforment la plupart des fèves en produits exportables : l'huile et les tourteaux de soja.

Cette constatation symbolise l'activité chinoise en face de l'activité japonaise en Mandchourie.

§ 2. - L'Industrie mécanique

Il existait une industrie artisanale en Mandchourie, longtemps avant l'arrivée de la S.M.R. et des Japonais. Ce ne fut pas l'installation de la S.M.R. en 1907, qui allait moderniser l'industrie artisanale ni créer une industrie mécanique moderne. A côté de l'exploitation des mines de charbon et de fer, la S.M.R. se borne à créer les ateliers du Chemin de fer S.M.R. pour la réparation et le montage des locomotives et wagons, des outils, appareils et machines pour les mines, etc... Plus tard, ces ateliers s'occupèrent de la fabrication des wagons, des citernes, des outils et appareils pour les mines; dernièrement même, ils ont construit des locomotives. Il y avait aussi des entreprises exécutant des réparations et constructions navales.

Par contre, les Russes arrivant en Mandchourie, entre 1896 et 1905, avaient amené les outils et machines modernes nécessaires pour les énormes travaux entrepris par eux en vue de la construction du C.E.R. et de son embranchement Sud-Mandchourien, ainsi que des multiples autres entreprises nécessaires à leur fonctionnement et à leur entretien.

Il faut ajouter à cela les autres entreprises et institutions industrielles, militaires et commerciales fondées ou à fonder conformément au but russe de pénétration économique et militaire en Mandchourie. Nous ne faisons aucune distinction quant au caractère et aux mobiles de la « Mission Civilisatrice » avec toute sa littérature impérialiste, qui animaient les deux adversaires, la Russie et le Japon, dans leur lutte pour la suprématie en Mandchourie. Mais, du point de vue du progrès

technique, il y a lieu de préciser la différence fondamentale qu'il y avait, *de facto*, entre les nécessités de réalisations matérielles qui s'imposaient dans les cas alternatifs de la domination russe et japonaise.

En examinant le cas russe, il y a deux facteurs essentiels qui sautent aux yeux : 1° Les Russes, pour des raisons connues de tout le monde, avaient besoin d'aller vite, très vite et, par conséquent, l'emploi des outils, machines et moyens techniques, les plus modernes s'imposait. 2° Les bases industrielles russes en Russie pour l'exploitation de la Mandchourie étaient si éloignées qu'il n'y avait qu'une seule solution : créer sur place, c'est-à-dire en Mandchourie même, toutes les entreprises et instruments nécessaires à cette exploitation, pénétration et domination. Bref, la Mandchourie étant un pays presque « vierge », tout était à construire : chemins de fer, ports, travaux publics, industrie lourde et légère, institutions de commerce moderne, dépôts, P.T.T. etc., etc...

Tout au contraire, sous la domination japonaise, les nécessités des constructions industrielles étaient différentes. Le Japon avait tout proche une industrie lourde et légère, moderne par rapport à la Chine, qui ne demandait qu'une chose : rafler les matières premières de la Mandchourie et déverser sur elle le flot de ses produits fabriqués au Japon, dans les Usines japonaises, par des ouvriers et ouvrières japonaises.

L'industrie croissante japonaise haïssait comme la peste la seule idée de l'établissement d'une industrie de transformation en Mandchourie qui, à un moment donné, pourrait évincer l'industrie japonaise et, éventuellement, devenir son concurrent sur les marchés d'Extrême-Orient.

C'est donc principalement avec la pénétration russe en Mandchourie, que les habitants, c'est-à-dire les Chinois, prirent contact avec les instruments techniques modernes de l'Occident. Les Japonais eux-mêmes, l'avouent en disant : ... « L'industrie des machines et des outils fut introduite en Mandchourie par les Russes (1). »

Ainsi, au fur et à mesure que les artisans et travailleurs de la Mandchourie se familiarisaient avec ces instruments modernes et que leurs moyens financiers le leur permettaient, ils modernisaient, peu à peu, là où ils voyaient vraiment un avantage, leur outillage artisanal et industriel.

Ce qui vient d'être dit explique pourquoi il fallut attendre jusqu'à 1917-1918, soit 10 à 12 ans après l'installation des Japonais en Mandchourie, pour voir se créer peu à peu, une

(1) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 610-612.

industrie mécanique japonaise qui, tout en travaillant principalement pour les besoins du chemin de fer, des usines et travaux publics, élargit quelque peu le rayon de sa production. Dans ce réveil de l'activité industrielle japonaise, il faut voir, en même temps, une riposte à l'industrie locale naissante et progressante.

L'investissement des capitaux dans les entreprises mécaniques japonaises en Mandchourie du Sud a été le suivant :

1907	763.000 yens
1917	250.000 »
1918	1.456.000 »
1920	100.000 »
1929	225.000 »
1931	800.000 »

La plupart des capitaux investis ont été affectés aux entreprises qui satisfont aux besoins des chemins de fer, lignes maritimes et mines. Pour le reste, ce sont les produits de fonte, ferronnerie, boulons et clous, quincaillerie lourde et simple, qui dominent.

Ces capitaux investis dans les entreprises de mécaniques japonaises en Mandchourie, sont plus que modestes. De cette contribution au progrès et au développement d'une industrie métallurgique légère en Mandchourie, la S.M.R. ou les Japonais n'ont aucune raison de se glorifier.

Plus de 90 % de la production était utilisé au fonctionnement et à l'entretien des chemins de fer, lignes maritimes et mines. Parler dans ces conditions d'une industrie légère japonaise en Madchourie, est ridicule.

Pour ce qui concerne les articles en fonte de fer, il était naturel que les Japonais en fabriquent une partie en Mandchourie. La S.M.R. produit, aux usines métallurgiques d'Anchan, de la fonte de fer brute. Envoyer cette fonte au Japon, y fabriquer des articles lourds et simples comme par exemple : tuyaux, marmites, radiateurs, structures ou socles pour machines, etc., et les réexpédier en Mandchourie, serait un non-sens. Le fret, aller et retour, est prohibitif et explique la raison de l'activité pourtant bien modeste — des fonderies japonaises en Mandchourie.

Avec un capital total de 646.000 yens, des entreprises japonaises n'ont atteint que 154.335 yens comme production totale de l'année 1931, c'est-à-dire une production annuelle qui n'est même pas 25 % du total de leurs capitaux. Pour la même année, les fonderies chinoises, avec un capital de 70.600 dollars chinois, présente une production de 101.632 yens.

De source japonaise, il existe en Mandchourie du Sud,

10 usines à Dairen, une à Moukden et une à Antung, fabriquant : machines, clous et acier, tuyaux et autres articles en fonte, réparant des automobiles, etc... Le capital total de ces usines, en 1928, est de 5.965.000 yens, et la valeur de leur production : 6.450.000 yens (2).

Quant aux fonderies, il en est de modernes, travaillant avec des tours et des primitives travaillant sans tours mécaniques. Les premières fabriquent tous les articles en fonte, les secondes des ustensiles ordinaires, tels : marmites, bouilloires, poêles; des tringles et barres, des charrues, des axes de charriot, etc... (3)

En dehors des entreprises qui coulent la fonte de fer, il y a des fonderies qui coulent le cuivre et l'étain. Les fonderies de cuivre produisent : bassins de lavage, bouilloires, marmites, tuyaux de cheminée, récipients à eau; des pots d'encre, des « fire-tongs », des jarres et brocs à eau, etc... Ces entreprises se servent d'outils plutôt primitifs et travaillent sur une petite échelle (4).

Les fonderies d'étain travaillent également sur une petite échelle, fabriquant principalement des bouteilles à vin, des pots à encre, des récipients alimentaires, des marmites, jarres à thé, à vin, etc... (5)

Toutes les fonderies, qu'elles travaillent la fonte, le fer, le cuivre ou l'étain, ne fournissent que le marché local, et la plupart sont des petites entreprises manuelles chinoises (6).

Les entreprises chinoises dominent par leur nombre dans les branches suivantes : fonderies de fer et d'étain, les outils ou instruments, etc...

Nous allons brièvement donner quelques détails sur les ateliers mécaniques chinois les plus importants.

A) *L'Arsenal de Moukden* fut établi en 1921 par Tchang-Tso-Lin. C'est le meilleur et le plus grand des Trois Provinces de l'Est (7). Il couvre 3.200 méou de terre et comprend 7 différents ateliers :

- 1) Fabrication de balles,
- 2) — de fusils,
- 3) — des obus,
- 4) — des poudres,
- 5) — des canons,

(2) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 115.

(3) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 116.

(4) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 115.

(5) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 115.

(6) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 115.

(7) Document chinois n° 17, pp. 32-33.

6) Fonderie,

7) Atelier de pompes à incendie.

En 1930, l'Arsenal occupait 1.062 employés et 8.050 ouvriers (8).

D'après les Japonais, l'Arsenal de Moukden était bien outillé et a fabriqué une assez grande quantité d'armes (9). Il a coûté 200 millions de dollars chinois.

B) *L'Atelier de l'Université du Nord-Est.*

Etabli en 1925, au capital de dollars chinois : 1.750.000; après l'arsenal de Moukden, c'est le deuxième atelier chinois du point de vue qualité et importance.

Son équipement comprend : des grues légères, 13 plateformes mobiles, 19 machines génératrices, 7 moteurs électriques, 207 machines dynamo-électriques. Ainsi pourvu, l'atelier est à même de fabriquer différents types de wagons (voyageurs et marchandises), des machines-outils, des instruments et des outils. En outre, l'atelier peut réparer les moteurs, les machines à travailler le fer, les machines à vapeur, les dynamos.

C) *L'Atelier de Huang-kou-tan* (du Ch. de fer Pei-ning). L'organisation en est semblable à celle de l'Atelier de l'Université du Nord-Est, mais sur une échelle moins grande (10).

Nous avons déjà parlé des « Ateliers du Chemin de Fer Sud-Mandchourien ». Nous ajouterons que ces ateliers sont la plus grande entreprise de Mandchourie pour la construction du matériel roulant de chemin de fer. Les ateliers S.M.R. possèdent leur propre système d'adduction d'eau. Leur outillage mécanique principal, en service au 1^{er} mars 1930, se compose de : 2 machines à vapeur, 12 dynamos, 9 chaudières, 120 moteurs électriques, 135 grues, 29 pompes.

Ces ateliers, qui travaillent presque exclusivement pour le Chemin de fer Sud-Mandchourien, constituent un département spécial de la S.M.R. Les capitaux totaux placés dans ces ateliers ont été comptabilisés en 1922 à plus de 11 millions de yens, mais une réestimation en 1929 les a ramenés à 6 millions 1/2 de yens.

L'autre grand atelier japonais est le *Dairen Machinery Works*, établi en 1918, au capital de 1 million de yens. Cet atelier, qui a un rayon de production plus large que les ateliers S.M.R., fabrique : matériel roulant, structures de ponts de chemin de fer, tuyaux en fonte pour l'adduction d'eau, etc., machines pour l'extraction d'huile de soja, rouleaux de

(8) Document chinois n° 17, pp. 32-33.

(9) *Japan-anchukuo Year Book*, 1934, pp. 611-612.

(10) Document chinois, n° 17, p. 33.

compresseurs pour routes, tramways, carrosseries pour automobiles, etc... (11).

Cet atelier a fourni du matériel roulant aux lignes de chemin de fer Hou-Hai, Tao-Nan, Ki-Hai, Ki-Tchang et autres.

En somme, les entreprises japonaises de l'industrie mécanique en Mandchourie se bornent presque exclusivement aux fournitures et réparations aux chemins de fer, à la Navigation et aux Mines. D'une industrie métallurgique légère japonaise en Mandchourie, il n'est pas question, car c'est contraire aux intérêts japonais qui veulent surtout exporter vers la Mandchourie des produits industriels finis.

Du côté chinois, par contre, on voit de nombreuses entreprises, petites et moyennes, voire quelques grandes, en train de créer une industrie métallurgique légère en Mandchourie. Cette nouvelle industrie, en voie de croissance fabriquait de tout : outils aratoires et machines pour l'agriculture, machines, appareils et pièces de rechange pour l'industrie locale de transformation, pour les usines textiles, les huileries de soja, les distilleries, les meuneries, les usines à sucre, les imprimeries, les usines à papier, l'industrie céramique, les usines d'allumettes, les tanneries, les ateliers de travail du bois, etc.; elle dominait l'industrie de carrosserie et voitures ordinaires; elle fabriquait de nombreux articles de ménage pour la cuisine; elle travaillait pour les services publics, le bâtiment, etc..

Les grands ateliers chinois fournissent une proportion de plus en plus forte de matériel roulant aux lignes chinoises et fabriquent des machines, appareils et outils plus compliqués que ne peuvent le faire les petites entreprises pour les mines, l'agriculture, l'industrie, les travaux publics, etc. L'Arsenal de Moukden est, enfin, la seule grande usine de la Mandchourie fournissant des armes et des munitions. L'industrie mécanique chinoise en Mandchourie, avec une aide partielle de l'industrie et du commerce occidentaux, était seule à fournir à l'industrie locale de transformation une partie toujours croissante de son outillage.

L'industrie mécanique japonaise en Mandchourie se cantonne, au contraire, dans la fourniture du matériel et de l'outillage nécessaires à ses trois activités vitales en Mandchourie : les chemins de fer, les mines et la navigation. Elle fournissait aussi aux travaux publics de la « Zone Japonaise », mais c'est là une autre histoire. Même pour ces trois branches d'activité, pour autant qu'elles étaient dirigées par les Chinois, les grands

(11) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 610-612.

et petits ateliers mécaniques chinois fournissaient de plus en plus l'outillage et le matériel nécessaires.

Quant aux capitaux investis dans l'industrie mécanique chinoise en Mandchourie, nous ne doutons pas qu'ils soient, dans l'ensemble, beaucoup plus importants que ceux investis dans l'industrie correspondante japonaise. Seulement, les statistiques chinoises sont insuffisantes comme les chiffres de source japonaise sont incomplets.

Enfin, si l'on compare les chiffres de source japonaise pour les capitaux investis dans l'industrie mécanique japonaise en Mandchourie (environ 6 millions de yens en 1928 pour les 12 principaux ateliers en Mandchourie du Sud; en y ajoutant 6 millions 1/2 de yens pour les ateliers S.M.R., l'ensemble est d'environ 12 millions 1/2 de yens) avec le total des investissements japonais en Mandchourie (environ 1.500 millions de yens (12), il ressort que même pas 1 % de tous les placements japonais ont été investis dans l'industrie mécanique.

Et si l'on examine les périodes de placement de ces 12 millions 1/2 de yens, on constate que, depuis 1917, la moitié des investissements, n'avait pas encore été placée dans l'industrie mécanique japonaise en Mandchourie au 31 mars 1931. C'est dire « l'empressement » qu'avaient la S.M.R. et les Japonais de « développer » l'industrie en Mandchourie.

§ 3. - Industrie céramique

Les Japonais ont pris une part active dans le développement de certaines branches de cette industrie pour des raisons évidentes et logiques :

1° Pour les entreprises du bâtiment et les constructions immobilières, les matières premières locales sont abondantes et bon marché.

2° Le développement des lignes de chemin de fer, des travaux publics, de la construction urbaine, des entreprises minières et autres, demandait des grandes quantités de matériaux de construction qu'il était économique de chercher à fabriquer sur place.

CIMENT.

La Compagnie japonaise « Onoda Ciment C° » installa en 1907 (1), une succursale à Dairen, pour la vente du ciment japonais. Cependant, l'abondance en Mandchourie de la pierre à chaux et de la terre glaise nécessaire à la fabrication du

(12) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 273.

(1) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 120. *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 614-615 dit : 1908.

ciment, l'incita à créer une fabrique annexe à Choushuitzu, dans la banlieue de Dairen, terminée en 1911 (2).

La nouvelle compagnie, du nom de « Dairen Dolomite Cement Factory », au capital de 600.000 yens, commença à fabriquer un ciment de bonne qualité, similaire à la marque « Portland ». La production de cette usine en 1910 était de 149.000 fûts de ciment; en 1929, elle était de plus de 1 million 1/2 de fûts, c'est-à-dire décuplée (3).

En 1919, fut fondée à Moukden une nouvelle compagnie : « Mukden Limestone et Ciment C° » au capital de 50.000 yens (4). Cette compagnie produisait au début 21.000 tonnes métriques annuellement, mais devait plus tard suspendre son activité.

En 1920 (ou 1919), la « Dairen Dolomite Industrial Co », au capital de 60.000 yens, commença la production du ciment de silicate, à la base de zechstein, dont il existe de grands dépôts en Mandchourie.

Les Usines Métallurgiques d'Anchan, une des entreprises directes de la S.M.R., fabrique un ciment appelé « clinker ciment ».

La Société de charbon et de fer de Penhshin, une entreprise mixte sino-japonaise, dirigée par la S.M.R., fabrique aussi du ciment, mais cette dernière activité fut suspendue en 1931 (5).

Les usines installées par la Compagnie de Ciment « Onoda » pour la période de 1926 à 1929, ont produit environ un tiers de la production totale du ciment en Mandchourie du Sud.

Bien que l'industrie locale fournisse la plus grande partie des besoins locaux en ciment, une certaine quantité de ciment fut cependant importée du Japon. En effet, depuis 1907 jusqu'à 1930, l'importation annuelle de ciment venant du Japon oscilla entre 15.000 et 40.000 tonnes (6).

CHAUX.

Il y a plusieurs usines produisant de la chaux à Pensihu, à Dairen et à Chinchou. La production annuelle totale dépasse 100.000 tonnes (7).

La plupart des entreprises produisant de la chaux sont chinoises. A Pensihu, les deux entreprises chinoises ont produit en 1929, 9.600 tonnes (8).

(2) Rapport S.M.R., 1930, p. 165.

(3) Rapport S.M.R., p. 165.

(4) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 614-615.

(5) *Ibidem*, pp. 614-615.

(6) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 614-615.

(7) Rapport S.M.R., 1930, p. 165.

(8) *Manchukuo Year Book*, 1931, p. 121.

ARGILE.

Les lits d'argile découverts et enregistrés jusqu'ici sont au nombre de 49, dont environ 1/5 sont en exploitation (9).

Parmi ces entreprises, il faut mentionner celles de Whutzui, au Liaoning; Fuhsien, au Liaoning; elles sont toutes chinoises. Les lits d'argile y couvrent 6.000 méou avec des réserves évaluées à environ 28.128.000 tonnes (10). Ils ont été exploités successivement par différentes compagnies chinoises: Cie Tung-yi, Cie Yi-ho, Cie Tien-ho-cheng, Cie Ta-Tung, Cie Fu-ynan, Cie Ta-hua, Cie Tung-ho-lung.

Récemment, elles sont passées sous le contrôle de la « Cie des Mines du Nord-Est », mais, en attendant le règlement des différends entre la Chine et le Japon, le travail effectif n'a pas encore commencé.

Production d'argile de 1923 à 1929 (7 années)

1923		25.119 tonnes
1924		38.505 »
1925		25.796 »
1926		34.371 »
1927		38.353 »
1928		53.763 »
1929		59.827 »

Total..... 275.734 tonnes

La production d'argile annuelle moyenne, de 1923 à 1929, a été d'environ 39.348 tonnes.

BRIQUES ET TUILES.

L'industrie des briques et tuiles est une vieille industrie en Mandchourie, et lorsque les Japonais s'y établirent, cette industrie était en pleine prospérité. Lors de la construction du C.E.R., les Russes firent construire des grandes tuileries mécaniques à Kharbine et ailleurs. Les Japonais créèrent une grande briqueterie à Yinkéou en 1909, et en 1931, on trouve 42 briquetteries japonaises en activité en Mandchourie du Sud. Les briquetteries japonaises les plus importantes sont les suivantes :

1° *Yingkow Brick Factory*, fondée en 1909, dirigée par la « Yingkow Industrial C° » au capital de 1 million de yens. Cette briquetterie produisit en 1931, 9.800.000 briques (11). Les Japonais l'appellent « la plus grande briquetterie en Mandchourie », affaire de publicité.

(9) *Annuaire du Nord-Est*, 1929, p. 1054.

(10) Document chinois, n° 17, pp. 39-40.

(11) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, p. 615.

2° *Anshan Iron Works*, c'est-à-dire les usines métallurgiques dirigées par la S.M.R., fabriquent des briques réfractaires (12).

3° *Fushun Ceramic C°*, au capital de 1 million de yens, fondée en 1920.

4° *Dairen Ceramic C°*, fondée en 1925, au capital de 1 million 200.000 yens. La S.M.R. lui a fourni le capital ainsi que les appareils, les fours, etc., et les spécialistes techniques attachés à l'ancien laboratoire céramique de la S.M.R. Cette Compagnie possède 3 fours préparatoires, 3 fours de séchage et 9 fours de fignolage, et a une capacité annuelle de production de 15.000 tonnes de briques. Elle fabrique également des briques réfractaires.

5° *Mukden Ceramic C°*, au capital de 1 million de yens, Production en 1931 : 7.520.000 briques.

Il y a encore des briquetteries japonaises à Antung et ailleurs.

On compte qu'il y a 48 entreprises japonaises et 205 chinoises de grande ou moyenne importance. Il existe en outre, un grand nombre de petites entreprises chinoises, mais on ignore leur nombre et l'importance de leur production.

La production annuelle moyenne des briques serait de 100 millions, mais, d'après une autre source japonaise, celle-ci atteindrait 300 à 400 millions de pièces (13).

Voici maintenant une description abrégée de la plus grande entreprise céramique chinoise en Mandchourie, la « *Compagnie de l'industrie céramique Chao-hsing* » à Moukden (14), fondée en 1923, au capital de 480.000 dollars chinois.

Cette compagnie a deux départements, l'un pour la fabrication des tuiles et briques, l'autre pour celle de la faïence. Elle emploie plus de 1.000 ouvriers. La production annuelle de briques et de tuiles s'élève à environ 10 millions de pièces, et celle de la faïence à 5 millions de pièces. De bonne qualité et vendus à un prix raisonnable, ces articles sont vendus dans toutes les provinces.

Des classes pour apprentis sont adjointes aux usines, où on leur enseigne l'art de la poterie. Ces usines sont organisées sur une base scientifique moderne.

Cette compagnie, disent les Japonais (15), fondée avec l'encouragement du Gouvernement de Moukden (Liaoning), fut

(12) Rapport S.M.R., 1930, p. 165.

(13) D'après *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 615-616.

(14) Document chinois, n° 17, pp. 27-28.

(15) *Japan-Manchukuo Year Book* 1934, pp. 615-616.

dirigée avec succès. Au début, des fours à poterie furent installés, mais on ajouta en 1928, des fours à porcelaine. Récemment, la production de porcelaine atteignait 10 millions de pièces par an. Cette compagnie fit une grande concurrence aux entreprises japonaises de Mandchourie. En plus de la porcelaine, elle fabrique aussi des tuiles chinoises, des tuiles japonaises ainsi que des tuiles en ciment, et graduellement elle étend le champ de son activité. On pense — termine le document japonais — que l'importation de porcelaine et de poteries pourrait bientôt cesser, car les entreprises chinoises en Mandchourie progressent rapidement (16).

Il y a, selon, une source chinoise, à Moukden 56 entreprises chinoises, en partie mécaniques, en partie manufactures, qui fabriquent des briques, tuiles et poteries. Le capital total investi dans ces entreprises est de 1.209.000 dollars chinois. Elles occupent 3.242 ouvriers et fabriquaient en 1929 : 36 millions 542.000 briques et 3.000.000 assiettes et bols (17).

A Yinkéou, il y a 12 tuileries avec ensemble 32 fours dont la production en 1929 était de 20.100.000 briques (18). D'après la même source chinoise, l'usine japonaise à Yinkéou produit 5 millions de briques par an.

D'autres tuileries et briquetteries chinoises se trouvent dans les villes suivantes : 5 à Tchang-tou, 4 à Penhsihu, 2 à Foushun, 1 à Haïtcheng, etc... (19)

De ce qui précède, on comprendra que l'activité japonaise dans l'industrie des briques et tuiles, bien qu'importante, n'égale nullement celle des entreprises chinoises. En 1928, d'après les chiffres japonais, la production totale en Mandchourie du Sud était de 101 millions de briques. En 1929, les entreprises chinoises de Moukden et Yingkéou, pour ces deux villes seules, produisirent presque 57 millions de briques, plus de la moitié déjà de la production totale. Et nous n'avons pas tenu compte de la production de nombreuses briquetteries chinoises à Antung, Kirin, Tchangtchoen et autres villes du Liaoning et du Kirin.

POTERIES ET PORCELAINES.

La fabrication des poteries simples est une vieille industrie en Mandchourie. Cruches d'eau, bols, assiettes, tasses et autres faïences primitives étaient fabriquées en assez grande quantité, à Moukden, Fushun, Tchangchoen et Penhsihu. La fabrication des poteries est souvent associée aux tuileries et en

(16) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 615-616.

(17) *Annuaire du Nord-Est*, 1929, p. 1050 (en chinois).

(18) *Ibidem*, p. 1060.

(19) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 615-616.

constitue une activité auxiliaire. Mais, selon les Japonais, ces ateliers de poterie sont en général petits et médiocrement outillés (20).

D'après la même source, 3 entreprises modernes de poterie méritent de retenir l'attention, et qui sont, en même temps, des briquetteries importantes :

Dairen Ceramic C° (entreprise japonaise);

Mukden Ceramic C° (entreprise japonaise);

Cie de l'Industrie Céramique Chao-hsin (chinoise).

Nous avons déjà parlé plus haut de ces entreprises.

La plus importante de ces entreprises céramiques est la chinoise qui, avant 1931, produisit 5 millions de pièces de faïence et, plus tard, les doubla.

Cependant, la production locale est insuffisante, et une grande partie des poteries fut importée du Japon et des provinces chinoises à l'intérieur de la Grande Muraille.

L'importation des poteries de provenance japonaise entre 1929 et 1931, atteignait les chiffres suivants :

en 1929 : 1.820.000 yens,

en 1930 : 916.000 »

en 1931 : 573.000 »

L'activité de l'entreprise chinoise, Compagnie de l'Industrie Céramique Chao-hsing, a contribué dans une grande mesure à la chute des importations japonaises de poteries en Mandchourie.

Dans la Mandchourie du Sud, on trouve en abondance des pierres silicieuses et de la pierre à chaux qui conviennent parfaitement à la fabrication du verre.

Cependant, c'est seulement après la Grande Guerre que l'industrie du verre en Mandchourie commença à faire des progrès réels. Avant la guerre, on ne fabriquait que des bouteilles et des verres à lampe, en employant, comme matière première, du verre de rebut. Mais, aujourd'hui, cette industrie s'est développée considérablement, et on fabrique, non seulement des verres à vitre, mais encore du « verre dur », du verre de cristal, etc... (21).

Déjà en 1906, les Japonais avaient fondé, à Dairen, la « Tamaki Glass Works » au capital de 143.000 yens, mais cette Compagnie ne s'est développée qu'après la Grande Guerre. Cette entreprise produisait, en 1931, des verreries d'une valeur de 159.000 yens (22).

La S.M.R. avait fondé un laboratoire céramique, et quand

(20) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 615-616.

(21) Rapport S.M.R., 1930, p. 165.

(22) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 618-619.

elle jugea que ses efforts et ses recherches avaient atteint un certain résultat, elle transmit le tout, appareils et techniciens, à la nouvelle compagnie fondée en 1918, la Manufacture de Céramique de Dairen (23).

Dans le tableau des sociétés subsidiaires de la S.M.R., dressé par Royama, il est question de trois compagnies différentes, à savoir :

- 1° *Dairen Ceramic Works C°*, établie en juillet 1925, au capital de 1.200.000 yens, entièrement fourni par la S.M.R.
- 2° *Ta-Hua Ceramic Works C°*, établie en octobre 1920, au capital de 82.275 yens. D'après Royama, la S.M.R. lui aurait fourni 144.167 yens. Y a-t-il des chiffres ou non ?

- 3° *Chang-Kuang Glass C°*, établie en avril 1926, au capital de 3 millions de yens, dont 1.200.000 fournis par la S.M.R.

La Manufacture de céramique de Dairen deviendra, en 1928, la « South-Manchuria Glass C° », au capital de 300.000 yens. Cette entreprise fabrique des bouteilles à limonade, du verre de cristal, des glaces, etc... La valeur de sa production était en 1928 : 270.000 yens, en 1929 : 157.000 yens, et en 1931 : 188.000 yens.

La plus grande usine dans la Mandchourie du Sud est la « Compagnie de Verrerie Shoko » à Dairen, fondée en 1925, au capital de 3 millions de yens. Les capitaux furent fournis conjointement par la S.M.R. et la « Compagnie de Verrerie Asahi » du Japon.

Cette nouvelle Compagnie figure aussi sous le nom de « Chang-Kouang Glass C° », et l'apport fourni par la S.M.R. en avril 1926, est de 1.200.000 yens. Elle se spécialise dans la fabrication du verre à vitres.

En 1930, il y a 14 verreries, dont la Shoko Glass C° et l'An-tung Glass C° sont les principales.

On trouve, toujours d'après les Japonais, de nombreuses petites usines de verrerie dirigées par les Chinois, pour la fabrication des bouteilles et des petits articles en verre (24). A Kharbine, il y a 5 à 6 usines chinoises qui fabriquent des verreries simples (cru de glass ware). D'après des sources chinoises, il y a à Yinkéou 3 usines chinoises, employant ensemble 110 ouvriers. Ces usines disposent en tout de 10 fours à verre, et chaque four peut traiter 150 km. (90 kilos) de matière par jour. Ces entreprises fabriquent des bouteilles, des verres et cloches à lampes, des vases à fleurs, des flacons pour médicaments, etc...

(23) Rapport S.M.R., 1930, p. 165.

(24) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 122.

Malgré l'abondance des matières premières nécessaires à la fabrication du verre, et en dépit d'un certain progrès de part et d'autre, de cette industrie, la production est néanmoins loin de satisfaire aux besoins locaux, et l'importation de verres et verreries reste toujours considérable (25).

Si l'on considère qu'il y a environ 3 millions 1/2 de yens investis par les Japonais dans l'industrie du verre en Mandchourie, une production, par exemple, de 1.090.000 yens en 1931 est peu de chose, et contredit formellement ce passage d'un annuaire japonais : « Le développement phénoménal de l'industrie du verre, en un laps de temps si court, est dû, principalement, aux efforts du laboratoire céramique de la S.M.R. (26). »

Nous voulons bien que le laboratoire de la S.M.R. ait eu du mérite dans le développement de l'industrie du verre, mais devant des résultats pratiques si peu brillants, une certaine réserve serait de mise.

§ 4. - Autres Industries

Nous traiterons tout à fait sommairement de l'activité japonaise dans quelques autres industries ne présentant pas pour les Japonais les mêmes intérêts que les transports, l'industrie minière et les trois branches des industries mécanique, céramique et huilerie.

Si le développement de ces trois branches industrielles était nécessaire jusqu'à un certain degré, nécessaire du point de vue japonais pour l'exploitation des chemins de fer, l'extraction des matières premières du sous-sol, les constructions nécessaires à la pénétration économique, administrative ou d'ordre stratégique, la préparation rationnelle des engrais combinés avec des intérêts commerciaux, etc., par contre, pour les industries que nous allons examiner, les Japonais, non seulement n'avaient aucun intérêt à les développer, mais, au contraire, désiraient freiner ou retarder leur développement. Le développement d'une industrie de transformation en Mandchourie était contraire aux intérêts de l'industrie métropolitaine, qui n'y cherchait que deux choses : des matières premières et un débouché vierge pour les produits industriels japonais.

A. INDUSTRIE TEXTILE. — En 1931 (il y avait en Mandchourie 14 entreprises textiles japonaises, au capital nominal d'environ 25 millions de yens, dont environ la moitié versée. La valeur

(25) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 618-619.

(26) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 618-619.

totale de la production est estimée à environ 13 millions de yens.

La S.M.R. a fourni des capitaux à deux entreprises textiles japonaises :

<i>Coton</i> : Manchuria Spinning C°, capital de 5.000.000 yens, apports	625.000
<i>Laine</i> : Manchuria Mongolia Woolen C°, capital de 3.000.000 yens	102.375

Apports de la S.M.R. : Ensemble yens 727.375

14 entreprises japonaises, avons-nous dit, totalisaient une production d'une valeur d'environ 13 millions de yens.

En face de cette production des entreprises locales japonaises en 1931, nous avons un total de plus de 80 millions de yens d'importations textiles venant du Japon en 1929. Bien que la valeur des importations ait diminué considérablement en 1931, il apparaît néanmoins que le Japon n'avait aucun intérêt à développer l'industrie textile en Mandchourie.

Presque 80 % de la valeur des exportations textiles consistent en soie grège, le Japon ne tenant pas à ce que la Mandchourie fabrique des tissus de soie en concurrençant l'industrie métropolitaine japonaise.

Quant à la laine brute de mouton et aux poils de chameaux mandchouriens et mongols, l'exportation en 1924, qui passe par Tien-Tsin, fut de plus de 16 millions de yens (1). C'est dire que la Mandchourie et la Mongolie exportent leur laine de qualité inférieure et importent des articles de laine étrangère d'une qualité supérieure. On pouvait croire que le Japon qui, en 1929, exporta pour plus de 9 millions de yens d'articles de laine, était preneur, en contre-partie, d'une large part de la laine brute exportée. Il n'en est rien. Le Japon n'importa, en 1929, de la laine mandchourienne que pour la faible somme de 136.000 yens (2).

Mais si, d'une façon générale, le Japon n'avait pas d'intérêt à développer l'industrie de transformation des matières textiles en Mandchourie, par contre, pour les Chinois habitant ce pays, le développement était d'un intérêt vital.

Il y avait, plus ou moins, 1.000 entreprises textiles chinoises dont le capital n'est pas exactement connu, mais qui est certainement aussi élevé que le capital japonais : 12 millions de yens. Par contre, si la valeur de la production des entreprises japonaises ne s'élevait qu'à environ 13 millions de yens,

(1) Rapport S.M.R., 1930, p. 164.

(2) *Manchuria Year Book*, 1931.

la valeur de la production des entreprises locales chinoises peut être estimée à au moins 30 millions de yens. C'est-à-dire que l'activité chinoise dans l'industrie textile locale peut être évaluée à plus des 2/3 du total général, à 75 % pour l'industrie de la soie, à 60 % pour l'industrie lainière (de transformation) et à plus des 2/3 pour l'industrie cotonnière.

Pour le coton et la soie, les entreprises japonaises produisaient surtout des filés de coton et de soie grège, tandis que la plupart des entreprises chinoises fabriquaient des tissus de coton et de soie tissés en Mandchourie.

L'INDUSTRIE ALIMENTAIRE

a) *Farine de blé*

La culture du blé se fait dans le nord du pays, c'est donc là que se trouvent la plupart des meuneries. Il y avait dans toute la Mandchourie, avant 1931, environ 300 meuneries, dont 50 usines modernes et 248 moulins vieux système (3). Ce furent les Russes qui introduisirent la meunerie moderne dans le pays. La plupart des entreprises sont chinoises, puis russes. Il n'y a que deux entreprises purement japonaises, dont une grande, et une grande entreprise sino-japonaise.

La S.M.R. a investi des capitaux dans les meuneries suivantes :

Manchuria Flour Mill Co (entreprise sino-japonaise), établie en 1906, au capital de 5.750.000 yens; l'apport de la S.M.R. fut de 20.375 yens.

South-Manchuria Flour Mill Co (autre entreprise sino-japonaise) établie en 1916, au capital de 10 millions de yens; apport de la S.M.R. : 220.375 yens.

Il y a, en outre, une entreprise japonaise qui tantôt figure comme telle et tantôt comme entreprise sino-japonaise (4) c'est la *Asia Flour Mill Co*, à Kaiyuan, fondée en 1919, au capital de 3 millions de yens, dont 1 million versé (5). Il est probable qu'il n'y a pas une seule meunerie japonaise vraiment indépendante, car, sans collaboration avec les Chinois, les Japonais auraient difficilement du blé. Enfin, la *Chun-hua Flour Mill and Co*, à Dairen, au capital de 5 millions de yens, qui figure comme entreprise sino-japonaise (6). Quoi qu'il en soit, les deux soi-disant entreprises japonaises avaient suspendu leur activité en 1931, tandis que les entreprises chinoises fonctionnaient dans le nord comme dans le sud de la Mandchourie. De

(3) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 606-608.

(4) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 173.

(5) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 607-608.

(6) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 173.

toute façon, on peut dire que l'activité japonaise dans la fabrication locale de la farine a été pratiquement insignifiante, et cela pour des raisons évidentes. En effet, en 1929, le Japon, qui possède une puissante industrie meunière, exporta vers la Mandchourie de la farine pour une valeur de près de 16 millions de yens (7), soit plus des 2/3 de l'importation totale. Comme la production de farine des grandes meuneries de la Mandchourie, en 1931, ne valait, d'après notre source japonaise, qu'environ 17 millions 1/2 de yens (8), on conçoit l'importance de l'exportation japonaise de cet aliment.

L'extension de la culture du blé et le développement de la fabrication de la farine ne pouvaient, en effet, marcher de pair avec l'énorme afflux annuel de colons chinois. Mais, si la S.M.R. et les Japonais tenaient si fortement à « développer » l'industrie mandchourienne, pourquoi, en 1929, râflaient-ils du blé mandchourien pour une valeur de 1.800.000 yens (9) et l'envoyaient-ils moudre au Japon, pour le réexpédier vers la Mandchourie comme farine, au lieu de le faire moudre dans les meuneries locales, soit japonaises soit chinoises?

L'activité des Chinois, puis des Russes, dominait donc dans cette industrie, pour eux d'intérêt vital. D'après la source japonaise, les 28 grandes meuneries chinoises avaient un capital d'environ 29 millions de dollars chinois et leur production valait plus de 11 millions de yens, tandis que celle des 17 grandes meuneries sino-russes ou russes valaient 6 millions 1/2 de yens environ (10).

b) Sucre

Les hauts prix et les gros profits sur le sucre durant la guerre mondiale incitèrent les Japonais à fonder à Moukden une grande raffinerie, la *South Manchuria Sugar Mill* (11), qui commença à fonctionner en 1916. Plus tard, ils installèrent une autre usine à Tichling. Cette compagnie, au capital de 10 millions de yens, cultiva la betterave sur une étendue de plus de 6.000 acres (12).

A la fin, cette compagnie subit des pertes très considérables, car le mirage des hauts prix de la guerre une fois évanoui, la concurrence des sucres javanais, les stocks de guerre non liquidés et la crise l'obligèrent à fermer ses usines. D'ailleurs, l'exportation japonaise du sucre vers la Mandchourie était

(8) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 606-608.

(9) *Manchuria Year Book*, 1931.

(10) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 606-608.

(11) Devenue plus tard une entreprise sino-japonaise selon *Manchuria Year Book*, 1931, p. 173.

(12) Rapport S.M.R., 1930, p. 162.

importante, soit 70 % du total des importations mandchouriennes. Cependant, comme le Japon n'est pas producteur de sucre, ce fut plutôt sur des réexportations que le commerce japonais avait prélevé des bénéfices.

L'activité chinoise et japonaise dans la production du sucre, bien que datant de 1906-1909, n'a pas fait beaucoup de progrès par suite du peu d'étendue de la culture de la betterave. Cependant, les usines chinoises se trouvaient en état de réorganisation quand se produisit l'agression japonaise en 1931.

c) Distilleries et Brasseries

Il y avait, en 1929, trois distilleries de saké japonaises, chacune ayant un capital de plus de 100.000 yens. La production en 1929 est évaluée à 190.000 yens, mais les Japonais eux-mêmes avouent que c'est un insuccès (13); après 1931, pratiquement, tout saké, eau de vie de riz, est importé du Japon.

Par contre, les distilleries chinoises qui fabriquent de la liqueur de kaoliang sont des entreprises très lucratives. D'après une estimation japonaise, il y a, *grosso modo*, 291 grandes distilleries et brasseries en Mandchourie, avec une production totale annuelle d'environ 36 millions de yens, dont 18 millions pour le kaoliang (14). Il en est exporté pour environ 1 million de yens annuellement, vers les provinces chinoises en deçà de la Grande Muraille.

En Mandchourie, on compte 8 brasseries au capital total de 10 millions de yens. Ce sont des affaires très lucratives et ce sont surtout des Russes qui s'en occupent. Quatre brasseries sont situées à Kharbine et le long du C.E.R.

A Moukden, il y a 3 usines de limonade chinoise. Ces usines avec un outillage électrique sont fondées au capital de 330.000 dollars chinois et occupent 170 ouvriers.

Enfin, on trouve encore des distilleries d'alcool et de vodka, tenues par des Russes ou des Allemands (et des usines chinoises de jus et conserves de fruits).

On voit que, pour l'industrie des distilleries, ce sont les entreprises chinoises qui dominent presque totalement; pour les brasseries, les Russes sont maîtres, tandis que l'activité japonaise est pratiquement inexistante.

L'INDUSTRIE CHIMIQUE

D'une façon générale, on peut dire que cette industrie a été tout à fait délaissée.

(13) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, p. 608.

(14) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, p. 608.

a) Teintures

La compagnie japonaise « Yamato » fut fondée en 1918, au capital de 2 millions de yens, mais, en 1930, elle fut obligée de réduire le capital à 500.000 yens. C'est que, fondée sous le mirage des hauts prix durant la grande guerre, en l'absence de la concurrence allemande, et réalisant ainsi de beaux bénéfices, elle ne prévoyait pas assez clairement le retour des conditions normales. En effet, le marché de l'Extrême-Orient prit une autre couleur lorsque, après la guerre, les teintures d'aniline allemandes réapparurent dans leur splendeur en face des entreprises du pays du « Soleil Levant ». La production de la « Yamato Dye Mfg C^o » accusa de ce fait des chutes désastreuses. C'est ainsi que la production qui, en 1920, était de 436.000 yens (15) n'atteignit qu'environ un dixième en 1931 : 45.792 yens (16).

L'activité chinoise est néanmoins maîtresse dans tout ce qui concerne les teintureries : la teinture de cotonnades, soies, etc., ainsi que des habits; elle occupe une nombreuse main-d'œuvre. Ces teintureries chinoises se servent aussi bien des teintures étrangères que des teintures indigènes : indigo et autres, faites avec l'écorce de l'« arbre de pagode ».

b) Savons et bougies

Considérant la présence en Mandchourie des matières premières intéressantes pour la fabrication des savons (17), etc., l'activité japonaise est insignifiante. Au contraire, les entreprises chinoises, assez nombreuses, prospèrent.

Bien que les entreprises chinoises soient, en général, plus petites et travaillent avec un outillage moins moderne que les entreprises japonaises, elles travaillent cependant plus économiquement et leur activité, dans cette branche comme dans tant d'autres, demeure prédominante.

c) Industrie du bois et dérivés

Bois. — L'exploitation forestière sur une échelle industrielle ne fut commencée qu'en 1902-1903 par deux compagnies, l'une chinoise, l'autre russe. Durant et après la guerre russo-japonaise, les Japonais s'emparèrent arbitrairement des chantiers chinois et russes sur les rives du Yalou appartenant à la Compagnie chinoise. Cette compagnie fut, en 1908, sous la contrainte japonaise, transformée en une entreprise mixte sino-japonaise : la Compagnie Forestière de Yalou.

(15) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 125.

(16) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, p. 618.

(17) Par exemple : les résidus d'huile de soja, etc.

Ce n'est qu'en 1919 que les Japonais commencèrent à établir un certain nombre de grandes compagnies de bois. Il existe cependant de moyennes et petites entreprises. En 1931, il existait en tout 32 entreprises de bois japonaises.

La S.M.R. a investi les sommes suivantes dans l'industrie forestière :

Man Sen Mine-post C° (entreprise sino-japonaise) traverses de bois, charpente de mines, etc., au capital de 3 millions de yens, dont 600.000 yens fournis par la S.M.R.

Chamien Lumber C° à Kharbine, entreprise tripartite, sino-russo-japonaise, au capital de 6 millions de yens, dont 2.222.000 yens apportés par la S.M.R. (18).

On voit que la S.M.R. était puissamment intéressée dans l'industrie du bois.

En dehors de ces entreprises, il existe un certain nombre d'entreprises mixtes sino-japonaises ou sino-étrangères avec des commanditaires japonais.

Les Japonais ont investi de forts capitaux dans l'industrie du bois, qu'on peut évaluer à 50 % du capital global.

D'après source japonaise, il y a en Mandchourie plus de 50 chantiers et scieries de bois, dont 11 grandes et 40 petites (19). Parmi les grandes entreprises, il y en a une purement chinoise, à Sépingkai, au capital de 250.000 dollars chinois (20).

On évalue à moins de 25 % la coupe des 32 entreprises japonaises par rapport à la coupe totale.

Après la grande guerre, les capitalistes japonais se ruèrent sur l'industrie du bois; la plupart firent faillite (21).

L'exportation totale du bois et du bambou de la Mandchourie était, en 1929, de 4.468.000 yens. De cette somme, les Japonais importèrent 3.108.000 yens, soit 69,56 % du total (22).

Papier. — L'industrie japonaise du papier en Mandchourie, d'après les Japonais eux-mêmes, est loin du succès (23). De 6 entreprises fondées par eux, 3 seulement fonctionnaient en 1931; les autres avaient suspendu leur activité, dont une sino-japonaise.

Les cinq entreprises japonaises totalisaient un capital nominal d'environ 6 millions de yens, dont à peine 1 million versé.

(18) Royama, *op. cit.*, p. 571.

(19) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 132.

(20) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 619-620.

(21) Rapport S.M.R., 1930, p. 151.

(22) *Manchuria Year Book*, 1931.

(23) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, p. 613.

Le capital de l'entreprise sino-japonaise était de 1 million de yens, dont 250.000 versés.

La production totale de papier de ces entreprises était, en 1931, d'environ 8.000 tonnes, d'une valeur qui ne dépassait pas 1.700.000 yens (24). Plus de 7 tonnes de papier étaient fournies par la plus grande usine, la Compagnie des Papeteries de Yalou. Contrairement à ce qu'on pouvait croire, cette production n'était pas destinée à la consommation locale, mais réservée exclusivement aux provinces chinoises en deçà de la Grande Muraille (25). C'est de cette façon camouflée que les Japonais introduisaient du papier en Chine, évitant de payer les taxes, etc.

Il est d'ailleurs étonnant de voir que les entreprises japonaises ne se servaient presque pas des matières premières locales pour la fabrication du papier.

La Compagnie des Papeteries de Yalou importait les matières premières de Karafuto, colonie japonaise, alors qu'elle avait, pour ainsi dire, du bois mandchourien à portée de la main. Il est, du reste, à noter que, bien que deux des principales usines japonaises modernes à papier furent fondées déjà en 1918-1919, ce n'est qu'en 1927-1928 que la production commence à prendre un volume modestement acceptable.

On comprend donc que l'importation du papier était considérable. De sa valeur totale, le Japon fournit 47,6 %, la Chine 34,5 % et les autres pays 18,9 % (26).

L'importance de l'importation (7.487.000 yens en 1929 et 5.579.000 en 1930) devait naturellement détourner les Japonais de développer l'industrie locale.

Par contre, la consommation locale reste en partie alimentée par nombre de petites entreprises qui emploient le procédé classique chinois de fabrication du papier. D'après la source japonaise, il y a une importante usine à papier chinoise à Antung (27). Il est estimé que des entreprises chinoises font 25 % de la production totale, mais les Japonais eux-mêmes ajoutent qu'il n'existe aucun moyen d'évaluer leur production (28).

Allumettes. — La fabrication des allumettes en Mandchourie a été entreprise depuis 1907. Actuellement, il y a 17 entre-

(24) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 616-617.

(25) *Manchuria Year Book*, 1931.

(26) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 124.

(27) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 124.

(28) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, p. 616.

prises, dont 11 chinoises, 3 japonaises et 3 entreprises contrôlées par le trust suédois (29).

Les entreprises chinoises l'emportent sur tous les tableaux : nombre, capitaux et production. Elles sont gérées plus économiquement que les autres. En effet, avec moins de 50 % du total des capitaux, elles fabriquent 68 % de toutes les allumettes.

Le trust suédois contrôle l'entreprise japonaise, une entreprise mixte sino-japonaise et l'entreprise chinoise plus 2 usines chinoises amalgamées avec les précédentes.

Il est à remarquer qu'après la grande guerre, la concurrence du trust suédois se fit vivement sentir. Après une dizaine d'années de compétition acharnée, un accord corporatif est instauré par l'intermédiaire du gouvernement local (30).

DIVERS

a) *Tabac*

La part du Japon dans les importations de tabac n'est pas bien claire, car elle est incluse dans le libellé : Autres denrées alimentaires et tabac (31). Voici les chiffres : 1929 : 2.423.000 yens; 1930 : 1.761.000 yens; 1931 : 1.623.000 yens.

L'activité britannique domine cette industrie; après viennent, probablement, les Russes; les Chinois et les Japonais se disputent la troisième place.

b) *Tanneries, etc.*

De source japonaise, l'activité japonaise dans cette branche a échoué en grande partie. Il y a eu 3 tanneries japonaises, mais, en 1931, une seule subsistait : la « Manchuria Mongolia Industrial C^o », au capital de 1 million de yens. En 1930-1931, cette compagnie a dû suspendre son activité (32).

Par contre, les tanneries chinoises, très nombreuses, sont prospères. Il faut mentionner particulièrement la tannerie Shuang-ho-hen, à Kharbine, établie en 1922, au capital de 1 million de dollars chinois; elle est renommée pour la bonne qualité de ses produits.

Sans parler des tanneries de la Mandchourie du Nord, mentionnons qu'il y a 65 tanneries chinoises à Moukden (33), 6 à Hai-tcheng, 8 à Fakoumen, etc. Le capital des tanneries chi-

(29) Document chinois n° 17, pp. 28-29.

(30) Document chinois, n° 17, pp. 28-30.

(31) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 112.

(32) *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 132-133.

(33) Au capital total de dollars chinois : 515.000, d'après *Annuaire du Nord-Est*, 1929, pp. 1060 et suiv. (en chinois).

noises n'est pas connu d'une façon précise, mais on peut dire qu'il atteint au moins 2 millions de dollars chinois.

La vente des peaux brutes atteignit en 1930 : 1.440.100 pièces et, en 1931, 1.305.000 (34).

D'après une autre source japonaise, l'exportation totale des peaux, cuirs, etc. de la Mandchourie fut, en 1929, de 5.722.000 yens, dont 2.413.000 à destination du Japon, c'est-à-dire 42,17 % (35). Pour l'année 1928, la Mandchourie exporta vers le Japon les matières premières suivantes :

Poils et plumes	yens	82.312
Cuir, peaux, fourrures, etc.		1.302.798
Os		515.971

Au total 1.901.081

L'importation totale japonaise des peaux, cuirs, etc., provenant de tous pays fut, en 1928 : 10.477.000 yens; par conséquent, à peine 19 % proviennent de Mandchourie.

En ce qui concerne les fourrures venant de la Mandchourie et de la Mongolie et expédiées en 1926, à destination de l'Europe et des Etats-Unis, voici le montant de leur valeur (36) :

Expédiés par Tien-Tsin	yens	4.000.000
Expédiés par Dairen		3.000.000
Expédiés par Vladivostock		2.790.000

Total yens 9.790.000

La colle, sous-produit des tanneries, est fabriquée presque exclusivement par les entreprises chinoises (37). La production locale couvre tout juste la demande locale (38).

La seule fabrique de colle japonaise est l'usine de Moukden, appartenant à la Manchuria-Mongolia Industrial C^o, qui, en 1930-1931, avait suspendu son activité.

c) *Produits médicaux*

On produit en Mandchourie certains éléments médicaux : essence de réglisse, bariun, potassium, créosote, naphtaline, ginseng, etc.

En 1929, il y avait en Mandchourie du Sud 6 usines de produits médicaux dont la production valait 1.662.000 yens. De la province de Heilungkiang vient le précieux « ginseng » (39)

(34) Rapport S.M.R., 1930, p. 133.

(35) Rapport S.M.R., 1932, p. 136.

(36) Rapport S.M.R., 1930, p. 133.

(37) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 124.

(38) *Japan Manchukuo Year Book*, 1934, p. 617.

(39) *Panax-ginseng*.

cueilli par les Chinois, dont l'exportation, en 1935, figure pour la coquette somme de 983.893 yens (40).

La décoction des herbes, racines, etc., de la préparation des remèdes médicaux, pillules, etc., est un art chinois aussi vieux que l'histoire de la Chine. Toute cette industrie est aux mains des pharmaciens ou entreprises individuelles chinois, mais échappe à toute statistique.

Cependant, la Mandchourie, grâce à l'afflux énorme des nouveaux colons chinois, est devenue un marché appréciable pour les médicaments importés de Changhaï, ainsi que du Japon et autres pays étrangers. En 1930, des médicaments furent importés en Mandchourie pour une valeur de 7.337.015 de Hkw. Taels (41). Sous la dénomination : Médicaments et explosifs, les importations en Mandchourie du Japon figurent avec les chiffres suivants :

1929	3.604.000 yens
1930	3.039.000 yens
1931	2.070.000 yens

Quelle est la proportion des explosifs dans ces chiffres? Quelle part revient aux médicaments proprement dits et quelle part à l'opium, dont les Japonais sont les premiers distributeurs?

(40) Rapport S.M.R., 1936, p. 161.

(41) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 112.

CHAPITRE II

LE COMMERCE JAPONAIS EN MANDCHOURIE

Au point de vue économique, la S.M.R. avait trois missions :

- 1° Attirer du frêt vers les lignes japonaises;
- 2° Accaparer des matières premières intéressant l'industrie et le commerce japonais; aider et faciliter l'activité des autres compagnies japonaises travaillant pour le même but;
- 3° Aider et faciliter la vente en Mandchourie des marchandises japonaises fabriquées au Japon.

Frêt signifie pour la S.M.R. : bénéfices; pour l'industrie japonaise : matières bon marché; pour le commerce japonais : distribution des articles finis japonais. L'instrument principal pour avoir du frêt est le Chemin de fer Sud-Mandchourien et ses embranchements. Mais le Chemin de fer ne pouvant suffire à tout, la S.M.R. s'est créée des instruments auxiliaires.

§ 1. - Les Exportations

L'accaparement des matières premières et produits agricoles

Ce sont surtout les fèves et tourteaux de soja que le Japon importe de Mandchourie et ces produits constituent presque la moitié de toutes les importations japonaises venant de Mandchourie. Suivent les céréales : millet, kaoling, etc. : environ 18 %. Sojas et céréales constituent ensemble environ 63 %. Viennent après les produits du sous-sol : charbon, fer, etc., avec environ 17 %, et finalement le bois, les cuirs, le sel, etc. La part du Japon dans le total des exportations de la Mandchourie n'est, cependant, que d'environ 40 %.

Nous avons parlé, aux chapitres précédents, des matières premières telles que : charbon, fer, etc., aussi nous limiterons-nous ici aux produits agricoles et surtout aux fèves de soja et céréales.

En dehors de la S.M.R. et de ses sociétés satellites, les organismes japonais intéressés dans l'accaparement des produits agricoles en Mandchourie sont : les grands trusts Mitsui, Mitsubishi, etc.; les banques : Yokohama Specie Bank, Bank of Chosen, Seirio Bank (1), etc.; enfin les Chambres de commerce japonaises et les Associations d'exportateurs japonais en Mandchourie. Mais ici, comme dans les autres domaines, c'est la S.M.R., avec ses instruments auxiliaires, qui demeure, directement ou indirectement, le grand organisateur et coordonnateur de l'activité japonaise pour l'expédition et l'exportation des denrées agricoles sous différentes formes : rabais du tarif, crédits, facilités de transport, de stockage, etc. Seulement, pour des raisons que l'on devine, la S.M.R. préféra octroyer cette aide et ces facilités par l'intermédiaire des compagnies satellites ou par des tierces personnes.

Les compagnies et organismes auxiliaires que la S.M.R. utilise dans le sens que nous venons d'indiquer sont (2) :

- 1° La « Kokusai » ou International Express C° ;
- 2° Les Compagnies « Cheng Fu Tung » « Chen Sa Tung » ;
- 3° Six compagnies de garantie et de crédit, attachées aux « Bourses agricoles » ;
- 4° Kirin Storage Financinq C°, Sino-Japanese Trading C°, etc.
- 5° Des associations d'exportateurs japonais en Mandchourie, Chambres de commerce japonaises, etc.

Ces compagnies ou organismes sont tous plus ou moins commandités par la S.M.R.

En plus de ces auxiliaires, la S.M.R. possède dans le système de ses nombreux entrepôts, situés le long de ses lignes, un instrument très utile, dont nous parlerons plus loin.

Il est à noter que la S.M.R. maintient des bureaux spéciaux à Tsitsihar et Kharbine qui, entre autres missions, s'occupent également d'attirer des denrées agricoles vers la ligne de la S.M.R. Pour comprendre l'importance de ces bureaux, il suffit de mentionner que l'agence de la S.M.R. à Kharbine a un personnel de 95 personnes, dont 1 agent spécial, 53 fonctionnaires, 27 employés — tous japonais — et, en outre, 14 employés chinois.

Par ailleurs, les consulats japonais, semés partout en Mandchourie, fournissaient à la S.M.R. tous les renseignements utiles pour les opérations d'achats et d'expéditions des denrées agricoles.

(1) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 82.

(2) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 82 et p. 42.

Entrepôts de la S.M.R.

Il y a aujourd'hui, à Dairen, 75 entrepôts d'une superficie totale de plus de 37 hectares. Il existe de plus 98 entrepôts le long du S.M.R., dont la superficie totale est de plus de 12 hectares. La plupart de ces entrepôts appartiennent à la S.M.R. La Compagnie commença de les administrer à partir de 1911 et, depuis, ils se sont beaucoup développés (3).

A Dairen, Moukden, Thieling, Kaiyuan et autres centres, il y a des magasins généraux qui centralisent le stockage des denrées agricoles, etc. Ces entrepôts avaient inauguré un système de stockage mixte assez ingénieux.

En effet, depuis avril 1924, la S.M.R. pratique, à côté d'un stockage séparé ordinaire, un stockage mixte ou collectif. Lorsqu'un expéditeur remet au stockage mixte un chargement de fèves de soja, par exemple, il reçoit une fiche attestant qu'il a stocké telle quantité de fèves de telle qualité. Plus tard, quand il veut disposer de ces fèves, il reçoit la même quantité, mais ce ne sont plus les fèves déposées, mais des fèves d'une qualité égale. Cela permet à la S.M.R. ou à ses sociétés satellites de disposer immédiatement des fèves en stockage mixte, quitte à rendre plus tard, à défaut d'une transaction ou achat, une même quantité et une même qualité, mais de provenance différente et plus fraîche. On conçoit tous les avantages que possède la S.M.R. par l'application de ce système et les possibilités d'accaparement qui en découlent. D'ailleurs, le tarif de stockage mixte était plus favorable que celui du stockage séparé, dans l'intention d'attirer les clients.

40 à 45 % du total des fèves et produits stockés sont au stockage mixte, mais cette proportion peut varier selon les saisons et circonstances.

Un nombre considérable d'entrepôts sont affectés aux céréales, d'autres au trafic journalier et aux marchandises destinés aux petits commerçants de la localité.

Pour attirer le client, la S.M.R. avait, dès 1911, organisé un système d'assurances contre l'incendie pour les marchandises confiées à ses soins.

A part les années de dépression 1918, 1923 et l'année des hautes conjonctures 1928, la valeur assurée ne varie pas beaucoup, de 1917 à 1929, elle oscille autour de la moyenne annuelle d'environ 34 millions de yens.

Bourses agricoles japonaises

Depuis 1913, des nouveaux organes japonais furent créés en

(3) Rapport S.M.R., 1930, p. 107.

vue d'attirer les denrées agricoles vers la ligne du S.M.R., d'y faciliter les transactions et d'y rendre possible les spéculations à terme; ce sont les bourses agricoles japonaises. Ces bourses agricoles, conçues et organisées par la S.M.R. sous le masque du contrôle du gouvernement de Kwantung, furent établies à Dairen et dans les centres agricoles le long du S.M.R. : à Moukden, Thiehling, Kaiyuan, Tchangtchoen, Sépingkiai et Kounghouling. A chacune de ces bourses agricoles est rattachée une compagnie de crédit et de garantie (4). Six de ces compagnies, non compris celle de Dairen, pour laquelle nous n'avons pas de renseignements précis, sont toutes commanditées par la S.M.R., qui a fourni la moitié du capital versé de chaque compagnie.

Les agents d'échange qui faisaient partie de ces bourses agricoles payaient une patente : pour les transactions à terme et au comptant 100 ou 205 yens par an respectivement. En 1929, il y avait pour les transactions à terme 116 agents, dont 36 japonais et 78 chinois; pour les transactions au comptant 80, dont 26 japonais et 54 chinois (5).

Les courtiers faisant partie des compagnies de crédit et de garantie devaient verser une certaine caution. Ils sont au nombre de 400 à 450; parmi eux, on compte un nombre important de Chinois qui servent à la S.M.R. d'intermédiaires dans les transactions avec les producteurs ou expéditeurs chinois.

Si, en 1913, les transactions au comptant constituaient environ 25 % de toutes les transactions (41.579.917 yens), plus tard ce pourcentage diminue énormément : en 1923, elles constituent environ 3 % (de 1.084.290.087 yens); en 1928, environ 1,6 % (de 17.243.022.702 yens), et en 1929, environ 3,4 % de toutes les transactions (16.538.552.908 yens). Cette forme de transaction, jointe à la coexistence des nombreuses monnaies locales de valeur variable et à la circulation illégale en Mandchourie des billets des banques locales japonaises, ces dernières sans aucune couverture réelle en or, bien qu'appelés par les Japonais « Chien Piao » (6) donne une idée de ce qu'a pu être et était, de fait, l'agiotage et la spéculation sur les denrées agricoles et cela, en général, sur le dos des paysans chinois.

La valeur totale des transactions, en 1929, est d'environ 17 fois celle de l'année 1918 (983.420.588 yens).

Les compagnies de crédit et de garantie n'étaient pas une

(4) Rapport S.M.R., 1930, p. 142.

(5) Annuaire Manchou-Mongol, 1929, p. 286 (en japonais).

(6) « Chinpiao », littéralement « Billet d'Or », c'est-à-dire convertible en or en théorie, mais non en pratique.

mauvaise affaire : de 1926 à 1929, leurs bénéfices annuels ressortaient à environ 1.350.000 yens.

Dairen et Kaiyuan sont les villes les plus importantes au point de vue des transactions des denrées agricoles.

En dehors de ces compagnies rattachées aux bourses agricoles japonaises, il y a, en outre, deux grandes bourses privées, l'une à Dairen, l'autre à Antoung. Ces bourses, constituées en compagnies privées, s'occupent des spéculations et transactions, aussi bien des valeurs et des échanges que des marchandises.

Les instruments auxiliaires de la S.M.R.

Nous avons vu l'importance des nombreux entrepôts de la S.M.R. pour l'accaparement et l'expédition des denrées agricoles. Nous avons également vu le rôle y joué par les bourses agricoles japonaises, commanditées par la S.M.R. Examinons maintenant l'activité d'un auxiliaire très précieux, l'agent le plus mobile de la S.M.R., le « Kokusai ».

Kokusai Unyu Kaisha

Cette compagnie est : « International Express C^o Ltd » ; nous l'appellerons simplement le « Kokusai ». Cette compagnie de commission et d'expédition fut établie en 1926 à Dairen, au capital de 5 millions de yens, dont 1.700.000 versés (7). D'après une autre source japonaise, le capital est de 10 millions de yens, dont les 5 millions versés sont fournis par la S.M.R. (8). Quoi qu'il en soit, une chose est certaine, c'est que les capitaux versés sont fournis entièrement par la S.M.R. Le personnel dirigeant de cette compagnie est nommé par la S.M.R., qui contrôle toute son activité (9). De fait, ces deux compagnies travaillent la main dans la main.

Cette compagnie possède de très nombreuses succursales en Mandchourie ainsi qu'en Chine, en Corée, à Formose, au Japon, etc. (10). Le Kokusai a en réalité des agents intermédiaires et correspondants dans toutes les villes importantes le long du S.M.R., du C.E.R. et des différentes lignes chinoises dans les trois provinces de l'Est chinois. Quel est le rôle de cette compagnie? Nous ne saurions mieux faire que de citer M. Dennery, d'après une étude spéciale qu'il a faite pour la commission Lytton (11) :

L'une des principales organisations qui ont aidé les commer-

(7) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, p. 1050.

(8) *Annuaire Manchou-Mongol*, 1929, pp. 520-521 et 526 (en japonais).

(9) *Annuaire Manchou-Mongol*, 1929, pp. 520-521 (en japonais).

(10) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, et *Annuaire Manchou-Mongol*.

(11) *Rapport S.D.N., op. cit.*, p. 82.

çants japonais fut le « Kokusai ». Son Comité de direction est à Dairen. Il a des succursales dans toutes les grandes villes de Mandchourie. Son premier but est d'attirer les chargements de la Mandchourie du Nord vers les Chemins de fer japonais.

Après avoir observé que le Kokusai fait obtenir à ses clients des ristournes sur les frais de transport, il ajoute :

Il leur prête de l'argent sur la garantie des marchandises qu'il transporte, à un taux relativement bas, il ouvre ses crédits aisément, et rarement procède à la liquidation des biens des clients insolvables. Il contrôle, en outre, des firmes chinoises de nom, mais qui travaillent avec du capital japonais dans l'intérêt des exportateurs nippons. Ces firmes sont très nombreuses dans la Mandchourie. La plus célèbre est la « Chen Fu tung ». Elles achètent des céréales pour les exportateurs japonais, surveillent la qualité des livraisons, leur pesée et leur chargement, accordent des crédits aux petits commerçants locaux, obtiennent sur les récoltes des informations rapides, que des étrangers à l'ordinaire ne possèdent pas.

Le Kokusai a des agences et intermédiaires sur les lignes chinoises Si-Tao, Tao-an, Tsi-ko, Ki-Toen, Kitchang, Cheng-Hai et Ki-Hai (12). Ces agents et intermédiaires cherchent par tous les moyens à faire dévier les expéditions des denrées agricoles vers les lignes japonaises et transforment ainsi les lignes chinoises en de simples d'alimentation du réseau japonais.

Pendant que nous parlons du Kokusai, profitons-en pour dire quelques mots sur un des moyens employés par cette compagnie pour se procurer du frêt, c'est-à-dire des denrées agricoles; pour la S.M.R. : les rabais secrets.

La question de rabais secrets consentis par le Chemin de fer Sud-Mandchourien a été soulevée en plusieurs occasions et, après une enquête attentive auprès de personnalités neutres, parmi lesquelles les consuls étrangers, etc., je ne suis pas en mesure de confirmer l'affirmation selon laquelle le Chemin de fer Sud-Mandchourien accorde directement des rabais de ce genre à des expéditeurs favorisés. Toutefois, cette compagnie arrive à peu près au même résultat par suite de ses rapports avec la compagnie Kokusai. Cette compagnie est une société par actions, que l'on dit avoir été organisée par la Compagnie du Chemin de fer et être sous le contrôle de celle-ci, qui en est le principal actionnaire. La Compagnie Kokusai est ostensiblement une maison d'expédition (Forwarding Agency) et je crois savoir qu'elle peut pratiquer des tarifs de transport sur le chemin de fer mandchourien qui peuvent descendre jusqu'à 25 % au-dessous des tarifs publiés. S'il est accordé une réduction de 15 % seulement, la différence entre 25 et 15 %

(12) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 42.

constitue le bénéfice de la Compagnie Kokusai. S'il se trouvait que les autres actionnaires de cette compagnie fussent d'importantes maisons de commerce japonaises, telles que la Compagnie Mitsui ou la Compagnie Mitsubishi, par exemple, on verrait tout de suite que ce système de réduction des tarifs aurait pour résultat d'établir une discrimination au profit des gros acheteurs japonais de produits agricoles. Toutefois, comme on ne possède pas la liste des actionnaires de la Compagnie Kokusai, on ne peut pas dire que cette compagnie serve à favoriser indument les ressortissants japonais. Il est évident que la Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien s'est trouvée plutôt gênée par ses relations avec la Compagnie Kokusai, car on affirme qu'une autre compagnie est employée actuellement pour arriver au même résultat : il s'agit de l'agence ordinairement connue sous le nom de la Compagnie Monokata, mais qui est, en réalité, la Compagnie Cheng-Sa-Tung, à la tête de laquelle se trouve Monokata, qui est ressortissant japonais.

Il est de toute justice d'ajouter que d'autres maisons d'expédition ont obtenu des concessions analogues de la Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien dans certains cas, lorsqu'il s'est agi d'entrer en concurrence, pour le frêt, avec les Chemins de fer Chinois ou avec le Chemin de fer de l'Est Chinois.

Cette citation est du colonel T. A. Hiam, un des experts de la « Commission Lytton ». On remarque la prudence et la réserve de ce témoignage qui, tout en reconnaissant le fait que la S.M.R. pratique le rabais secret par intermédiaire du Kokusai et de la Compagnie Cheng-Sa-Tung, fait dépendre l'accusation de discrimination en faveur des exportateurs japonais de la production de la liste des actionnaires du Kokusai. Or, aujourd'hui, on sait que la S.M.R. est le seul actionnaire et possède toutes les actions de la « Hsing-Chung C^o », Daïren, au capital de 10 millions de yens. Et si l'on se reporte au chapitre « Actionnaires de la S.M.R. », l'on verrait que les trusts Mitsui et Mitsubishi possèdent ensemble des actions de la S.M.R. pour plus de 6 millions de yens.

Devant ces faits, toutes les réserves faites par le colonel Hiam tombent et l'on peut constater que la S.M.R. entra en concurrence avec les lignes chinoises et avec le C.E.R. en pratiquant le rabais secret, que par des instruments auxiliaires elle chercha à accaparer leur frêt ou les denrées agricoles que celui-là représentait et qu'il favorisait les grands trusts japonais exportateurs et acheteurs des fèves de soja et autres denrées agricoles.

Autres instruments auxiliaires

Nous avons cité plus haut des témoignages selon lesquels la S.M.R. contrôle de nombreuses firmes s'abritant sous un

nom chinois et qui lui servent d'intermédiaires pour attirer du frêt et pour accaparer les denrées agricoles : la « Cheng Fu Tung », la compagnie « Cheng-Sa-Tung », connue sous le nom de « Compagnie Monokata », etc. Nous pouvons ajouter la « Hsing-Chung C° », à Dairen, au capital de 10 millions de yens, la « Kirin Storage Financing C° », au capital de 48.000 yens, dont 15.000 apportés par la S.M.R., la « Sino-Japanese-Trading C° », au capital de 5 millions de yens, dont 60.000 fournis par la S.M.R. (14). Arrêtons là l'énumération.

Voici une liste des différents organes commerciaux japonais en Mandchourie qui, tous, contribuent, selon leurs moyens et leur rayonnement économique, à accaparer et à expédier les denrées agricoles vers Dairen ou vers le Japon :

1. Association des propriétaires des manufactures de soja à Dairen;
2. Association des marchands producteurs de denrées principales de la Mandchourie;
3. Association des courtiers et agents de change de Tchangtchoen;
4. Association des exportations de millet de la Mandchourie du Nord;
5. Association des exportations d'arachides de la Mandchourie.

Il convient d'ajouter les 7 chambres de commerce japonaises en Mandchourie : à Dairen, Moukden, Antung, Yinkéou, Tchangtchoen, Kharbine et Thieling (15) et, enfin, les nombreux consulats et vice-consulats japonais en Mandchourie pour leur aide indirecte.

A côté des compagnies auxiliaires commanditées par la S.M.R. se trouvent nombre d'entreprises mixtes sino-japonaises ou soi-disant telles, qui travaillent pour l'exportation ou l'expédition des denrées agricoles vers Dairen ou vers le Japon. En voici quelques-unes parmi toutes, avec indication de leur capital nominal (16) :

1° Dairen Merchandise Trust C°, Dairen	yens	1.000.000
2° Jih-Hua Staple Produce C°, Dairen	—	2.000.000
3° Shuangho Food Stuff C°, Dairen		1.000.000
4° Manchuria Transport C°, Dairen		10.000.000
5° Dairen Transport C°, Dairen		1.000.000
6° Manchuria Produce C°, Yinkéou		1.000.000
etc., etc.		

(13) Royama, *op. cit.*

(14) Tsung-Chin Chen, *op. cit.*, p. 267.

(15) *Chinèse Custom Réserves*, 1930.

(16) *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 171-173.

*Les Trusts et Banques Japonaises et l'accaparement
des denrées agricoles*

En parlant précédemment des denrées agricoles, nous avons envisagé surtout les fèves de soja, car le soja domine tout, mais ce qui tient pour ces précieuses fèves tient également pour les céréales, etc.

A l'exception d'une quantité de soja plus faible achetée par les marchands occidentaux, le commerce d'exportation est exclusivement fait par les Japonais sous la direction de deux grandes compagnies de commerce, la « Mitsui » et la « Mitsubishi ». Ces compagnies monopolisaient le marché du soja dans les provinces, du fait que la S.M.R. leur avait concédé secrètement une réduction de frêt de 10 à 20 %, alors que les Chinois et les ressortissants d'autres nations avaient à payer le frêt dans son entier. Tant que les Japonais étaient les seuls acheteurs sur le marché, les fermiers devaient accepter le prix qu'on leur offrait, si bas fût-il (17). Mais cet accaparement et cette exploitation suscitèrent évidemment, de la part des Chinois, des résistances et des ripostes, et l'on pourrait consacrer un volume sur ce seul sujet : « La lutte pour le soja entre les Japonais et les Chinois. »

Nous avons relaté que les banques japonaises en Mandchourie mettaient illégalement en circulation des billets de banque qui servaient surtout à payer les droits de douane chinois et les achats de fèves de soja. La présence illégale de ces moyens de crédit dont tout le bénéfice était au profit des Japonais contribua pour une large part à l'inflation des monnaies mandchouriennes en général et constitua une spoliation partielle des revenus des paysans chinois, seuls producteurs des fèves. La proportion de cette spoliation est évidemment difficile à déterminer d'une façon exacte, mais quelques explications peuvent en donner une idée.

La « Yokohama Specia Bank a, entre 1920 et 1929, opéré dans les trois provinces de l'est chinoises les émissions de billets suivantes en mille yens.

Année	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Yens « argent ».	1.761	1.039	1.231	1.484	1.496	3.088
Année	1926	1927	1928	1929		
Yens « argent ».	3.305	5.460	9.863	5.938		

Des billets émis par la « Bank of Chosen », les sommes suivantes circulaient entre 1918 et 1927 en Mandchourie (en mille yens) :

(17) Document chinois, n° 19, pp. 9-10.

Année	1917	1918	1919	1920
Circulation totale à la fin de l'année	67.364	115.523	163.600	114.034
Circulation en Mandchourie..	—	19.098	37.066	42.324
Année	1921	1922	1923	1924
Circulation totale à la fin de l'année	134.360	100.544	110.233	120.113
Circulation en Mandchourie..	46.775	34.251	39.147	45.190
Année	1925	1926	1927	1928
Circulation totale à la fin de l'année	120.540	110.939	124.527	132.778
Circulation en Mandchourie..	42.190	38.829	44.584	—
Année	1929			
Circulation totale à la fin de l'année	119.034			
Circulation en Mandchourie..	—			

Les tableaux ci-dessus donnent les chiffres officiels publiés par les deux banques. L'émission réelle, d'après l'avis des sources chinoises, est probablement beaucoup plus élevée. Mais, en acceptant ces chiffres tels qu'ils sont, les deux émissions en 1929 s'élevaient à 106 millions de dollars chinois, c'est-à-dire que l'émission des deux banques japonaises, valeur de marché, est de plus de trois fois celle de la « Banque des Trois Provinces de l'Est » (chinoise) qui est seulement de 30 millions de dollars chinois (18).

On comprend quel désordre, quelle confusion une telle masse de moyens de crédit, jetée annuellement sur le marché, a créé d'une façon continuelle en Mandchourie, d'autant que les « yen-or » ne sont nullement remboursables en espèces-or ou en lingots d'or, mais en billets de la Banque du Japon (19), qui ne sont stables d'aucune manière, ni par rapport à la monnaie chinoise, ni par rapport aux devises étrangères.

Tout désordre monétaire, toute crise économique au Japon affecte également les billets japonais en Mandchourie. A ce propos, il nous suffit de mentionner les trois crises japonaises les plus importantes : 1° la débacle du yen en 1919; 2° la crise des banques japonaises en 1928; 3° la suppression de l'embargo en or en 1930 (20). Toutes les fois qu'un premier ministre japonais a été assassiné ou qu'un directeur d'une grande compagnie de commerce a été tué, une réaction sérieuse s'est produite sur le marché chinois en Mandchourie, parce que le yen a été imposé dans le système monétaire. Et, en fin de compte, ce sont les paysans producteurs de la Mand-

(18) Document chinois, n° 19, p. 12.

(19) *Ibidem*, p. 12.

(20) Document chinois, n° 19, p. 13.

chourie qui ont payé une partie des frais des accidents de la politique japonaise.

Nous ne saurions prétendre que la politique des banques chinoises en Mandchourie a été parfaite; les billets de Moukden ont, à un certain moment, traversé une période difficile et chaotique, mais ces billets ont été stabilisés définitivement le 25 juin 1929. Cependant, toutes les tentatives de la part de la Banque d'Emission Chinoise pour régulariser la circulation et le crédit, toute réforme monétaire en vue de l'unification de la monnaie en Mandchourie se sont heurtées contre cet obstacle de désordre et de confusion que représente la présence illégale de billets japonais dans la circulation.

Les banques japonaises en Mandchourie, surtout la « Yokohama Specie Bank », la « Bank of Chosen » et la « Seirio Bank », ont soutenu les capitalistes japonais dans l'accaparement des denrées agricoles et des matières premières en Mandchourie. L'aide bancaire aux exportateurs nippons a toujours été très puissante en leur consentant aisément des prêts directs contre documents (21).

Puisque les Japonais prétendent, de façon persistante, que la Mandchourie leur était indispensable du point de vue des fournitures des matières premières, examinons brièvement cet aspect de la question.

C'est seulement pour les fèves de soja et les tourteaux que le Japon dépend de la Mandchourie, et encore le Japon a-t-il une tendance à remplacer les tourteaux de soja par le sulfate d'ammoniaque fabriqué chez lui. Mais si l'on compare le total des importations japonaises venant de tous pays en 1928 (environ 1.493 millions de yens) (22) avec la valeur des importations de produits de soja (environ 86 millions de yens), ces dernières ne constituent même pas 6 % de celles-là. Pour les produits principaux, la proportion n'est que de 8,83 %. A l'exception de quelques denrées, le Japon ne reçoit de la Mandchourie qu'une faible proportion de matières premières par comparaison aux importations japonaises en provenance de tous pays.

En comparant les importations provenant de la Mandchourie avec les importations totales du Japon, on peut noter qu'à part les produits de soja, il n'y a que le charbon, la fonte de fer, le son et les matières oléagineuses qui lui fournissent un appoint, non pas important, mais tout au moins intéressant, vu la proximité du pays fournisseur. Et si l'on considère

(21) Rapport S.D.N., p. 12.

(22) Document chinois, n° 10, pp. 6-7.

quelques produits et matières dont le Japon est grand consommateur, comme par exemple : riz, blé, coton, laine, pulpe (et pâte) de papier, etc., on voit que la Mandchourie n'en fournit pas ou pour des quantités tout à fait insignifiantes.

Par contre, si contrairement à l'étonnante insouciance de certains experts occidentaux, on se penchait sur les besoins de la Chine, en deçà de la Grande Muraille, on verrait que pour elle la Mandchourie possède certaines matières indispensables qui lui seraient d'un appoint fort sensible et appréciable pour son économie.

Il n'est pas de notre rôle d'analyser ici le commerce de la Chine proprement dite avec ses provinces du nord-est de la Grande Muraille; il est cependant nécessaire de souligner quelques faits qui le concernent. Depuis la première colonisation de la Mandchourie par les Chinois, un commerce croissant a lieu entre la première et le reste de la Chine. Depuis plus d'un siècle, de grandes quantités de soja et de ses dérivés étaient exportées vers la Chine du Sud, où l'on employait les tourteaux comme engrais pour les plantations de canne à sucre et l'huile dans l'alimentation.

D'autre part, des articles finis chinois étaient vendus en grande quantité sur le marché mandchourien. Jusqu'en 1908, la Chine était le premier client pour les trois provinces de l'Est. Avec l'arrivée des Japonais en Mandchourie, leur pays prit assez vite la place de premier client, tandis que la Chine gardait la seconde place. Cet état de choses dura jusqu'aux années précédant 1931. Vers cette époque, on peut distinguer une tendance persistante d'un accroissement du commerce avec la Chine et, en même temps, d'une diminution du commerce avec le Japon. Ce fut une des causes principales des événements de 1931.

§ 2. - Importations des Marchandises japonaises vers la Mandchourie

En 1908, la Chine avait dans les importations mandchouriennes la première place, le Japon la seconde. En 1927, les rôles ont changé, mais, par la suite, se remarque une tendance à la diminution pour le Japon et à un accroissement pour la Chine et les autres pays. La Chine était en train de reconquérir la première place.

Pour l'année 1929, les marchandises plus importantes exportées par les Japonais vers la Mandchourie furent les cotonnades, fils et filés de coton et autres produits textiles, ensemble pour plus de 76 millions de yens, somme énorme, qui expli-

que bien pourquoi le Japon voyait d'un mauvais œil le progrès de l'industrie textile chinoise en Mandchourie.

Viennent ensuite : farine, 16 millions environ, véhicules et navires, machines et pièces détachées avec plus de 13 millions de yens; différents métaux et articles en métaux, 13 millions; papier et poteries, 7 millions; sucre, 7 millions; diverses denrées alimentaires, 12 millions; médicaments, explosifs, teintures et couleurs, environ 5 millions, etc.

Une forte chute des exportations japonaises vers la Mandchourie se manifesta en 1930 et 1931. C'est ainsi que les cotonnades, en 1931, ne figurent que pour à peine 10 millions, contre 57 millions de yens en 1929. Voici, touchant d'autres articles importants, les chiffres pour l'année 1931 au regard de l'année 1929 : farine, 16 millions contre un peu plus de 3 millions; sucre, 7 millions contre un peu plus de 2 millions 1/2; papier et poteries, 7 millions contre 3 millions, etc...

La question se pose maintenant : quels étaient les organismes et compagnies japonaises qui organisaient la vente et la distribution des marchandises japonaises en Mandchourie?

Bien que la S.M.R., d'une façon générale, ne s'occupât pas de la vente directe des produits japonais, elle en fût néanmoins un des artisans les plus actifs et directement intéressés.

D'abord, le développement des exportations japonaises vers la Mandchourie fut une des principales missions que la Compagnie avait à remplir, selon le plan original des hommes d'Etat japonais qui la créèrent en 1906. Ensuite, la S.M.R. était directement intéressée à l'augmentation du volume des marchandises importées, car cela signifiait du frêt et partant, du profit.

C'est ainsi que la S.M.R. encourageait de multiples façons les importations et la vente des marchandises japonaises. Elle fournissait du crédit, elle apportait des capitaux et elle soutenait de multiples manières des Compagnies commerciales, des foires permanentes, des associations d'importateurs, etc...

La S.M.R. a accordé, en outre, un prêt de 500.000 yens à l'association des Importations Mandchouriennes, fondée en 1928. Cette somme constitue un fonds avec lequel l'Association pouvait fournir des prêts à ses membres.

La S.M.R. possède enfin, un département d'achats qui dirige une Société Coopérative.

La plupart des membres de cette coopérative sont ses employés. En effet, la S.M.R. occupe plus de 45.000 employés attitrés et d'une façon irrégulière, autant de journaliers. On

comprend qu'elle avait tous les moyens de leur faire savoir qu'ils avaient le devoir d'acheter des marchandises nippones, d'autant plus que la majorité étaient des sujets japonais. Tout naturellement, cette coopérative fut un moyen très propre à faire connaître les articles japonais aux habitants non japonais.

Maisons de commerce japonaises

De nombreuses maisons japonaises installées en Mandchourie, la plupart sociétés enregistrées, font le commerce dans les deux sens : importations et exportations. Toutes, en dehors de leurs spécialités, exercent aussi le négoce des huiles, produits pharmaceutiques, etc., dont le trafic laisse beaucoup de profits. On compte aussi de nombreux petits commerçants et marchands, de même que quelques grands commerçants indépendants. Il y a encore des entreprises mixtes sino-japonaises s'occupant de la distribution et de la vente des marchandises japonaises, étrangères et chinoises.

Il existe, en outre, dans toute la « zone japonaise », des foires permanentes, qui contribuent énormément à la publicité et à la distribution des marchandises japonaises.

Les foires permanentes japonaises en 1929 étaient au nombre de 27, elles possédaient 637 pavillons et la valeur annuelle de leurs affaires atteignait 12.087.000 yens; le nombre des pavillons et le chiffre d'affaires n'ont fait depuis qu'augmenter.

En 1920, les statistiques nous donnent les chiffres suivants pour le territoire à bail de Kwantoung et la « zone du Chemin de fer » : nombre de foires, 26; nombre de baraques et pavillons, 645; chiffre d'affaires, 13.486.647 yens.

Environ 75 % du total des capitaux des entreprises commerciales se trouvent dans le territoire à bail, c'est-à-dire pratiquement à Dairen.

En 1928, sur un total des investissements japonais en Mandchourie d'environ 1.510 millions de yens, 118 millions, ou 8 %, concernent le commerce.

Sur cette somme de 118 millions de yens, 21.269.750 étaient investis dans des compagnies japonaises ayant leur siège social en dehors de la Mandchourie, 56.189.256 constituent les investissements commerciaux faits par des Japonais à titre individuel, et le reste, environ 40 millions, par des compagnies ayant leur siège en Mandchourie.

Nous ne possédons pas de chiffres ou pourcentages des bénéfices réalisés par les entreprises commerciales japonaises en Mandchourie. Pour les grands trusts et maisons de commerce,

ces bénéfiques sont, sans doute, très importants, mais pour les petites entreprises individuelles, il n'en irait pas de même. Voici ce qu'en disent les Japonais eux-mêmes : « La Mandchourie offre un champ d'activité pour les Japonais possédant des capitaux suffisants pour faire des affaires sur une large échelle, mais les petits commerçants indépendants japonais, d'une façon générale, sont incapables dans la concurrence avec les rivaux chinois... » (1).

D'après une autre source japonaise, les profits sur des placements privés commerciaux n'étaient pas bien intéressants. En effet, en 1927, les profits étaient de 1.232.246 yens pour un chiffre d'affaires de 25.839.580 yens, soit environ 5 % (2).

Quelle peut être la cause de cette incapacité des commerçants japonais ne disposant pas de gros capitaux, au regard de la concurrence des commerçants chinois disposant de capitaux encore plus modestes? Dès 1911, un grand voyageur français de l'Extrême-Orient, qui connaît bien le Japon, les Japonais et la Mandchourie, en donne une explication que nous tenons à reproduire :

Parlant des agissements japonais en Mandchourie : diplomates, agents, prostituées, industriels et commerçants, M. Labroue s'exprime ainsi :

Tout en préparant les voies à la conquête politique, ce petit monde fait graduellement la conquête économique du pays, une conquête tenace, souvent sans scrupules. Tout au contraire des chinois, les commerçants japonais sont réputés pour leur mauvaise foi; ils fraudent sur la quantité et la qualité, ne tiennent ni leur parole ni leur signature : telle est l'opinion universelle chez les Européens établis en Extrême-Orient. De plus, en pays étranger, les Japonais se fournissent à des Japonais; si bien qu'ils prennent aux indigènes tout l'argent possible, et ils ne leur en donnent point en échange. Grapilleurs, après au gain, où un Chinois a passé, ils trouvent encore à glaner. L'un tond, l'autre râche. Le Chinois est économe, le Japonais est cupide. L'un est avare, l'autre est avide. Comme la présence des Japs fait regretter aux Chinois celle des Russes! Eux du moins dépensaient largement, fournissaient à la main-d'œuvre chinoise un travail abondant, faisaient construire par elle bâtiments et voies ferrées. Au contraire, les Japonais se suffisent autant que possible à eux-mêmes (3).

En dehors des chambres de commerce et des consulats japonais, il y a enfin différentes associations commerciales japonaises qui se trouvèrent organisées, surtout après 1928. Citons,

(1) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 166.

(2) Royama, *op. cit.*, p. 558.

(3) Labroue, *op. cit.*, pp. 279-281.

entre autres : l'Association des Importations Mandchouriennes (soutenue par la S.M.R.);

L'Association des Banques Urbaines de Kwantung;

L'Association des Marchands de Produits Marins de Mandchourie.

D'autre part, il existe en Mandchourie 14 associations d'importateurs qui se groupèrent en 1929, à Dairen, dans la Fédération des Associations des Importateurs (4).

A la fin du premier terme de 1929, ces associations possédaient 1.450.000 yens, comme fonds de réserve d'investissement et le montant total des prêts fournis aux membres atteignit 2.245.000 yens. A côté des prêts accordés aux membres pour l'importation des marchandises japonaises, les Associations aident les membres pour les achats, président à la vente en consignment et développent les débouchés.

(4) *Manchuria Year Book*, 1931.

CHAPITRE III

L'AGRICULTURE JAPONAISE EN MANDCHOURIE

§ 1. - La Colonisation agricole et les Japonais

Les constatations relatives à l'agriculture sont peu encourageantes. En 1930, la S.M.R. n'avait investi que 7 à 8 millions de yens (1); d'autres sociétés ou particuliers japonais, 10 millions de yens (2); ensemble 17 à 18 millions de yens dans l'agriculture mandchourienne, c'est-à-dire 1,12 % du total de 1.511 millions de yens des placements japonais. Voilà qui contraste singulièrement avec le fait qu'environ 70 % de toutes les exportations mandchouriennes proviennent de l'agriculture. Lorsqu'on considère le nombre des Japonais engagés dans l'agriculture, et cela uniquement dans les régions sous contrôle japonais, les faits dépassent en insignifiance tous les records. Dans le territoire à bail, il n'y a qu'un Japonais engagé dans l'agriculture pour 562 agriculteurs chinois (3) !

En 1929, existaient dans le territoire à bail 23 entreprises agricoles japonaises, avec un capital de 6.627.000 yens et, dans la « zone du S.M.R. », 9 entreprises, au capital total de 3.250.000 yens, ensemble 32 entreprises japonaises, au capital total de 9.877.000 yens (4) et sans compter la S.M.R.

La S.M.R. a investi des capitaux dans les domaines agricoles que voici : 2 fermes expérimentales agricoles, situées respectivement à Kungchouling et Hsiung-yao-tcheng; 22 centres d'élevage pour jeunes animaux et 3 stations pour l'engraissement du bétail, répartis tout le long de la ligne du S.M.R. (5).

(1) *Manchuria-Mongolia Directory*, op. cit. (pour 1930).

(2) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 167.

(3) Statistique n° 25 du gouvernement de Kwantung (japonais).

(4) *Manchuria Year Book*, 1931.

(5) Rapport S.M.R., 1930, p. 116.

Bien que ces fermes et stations expérimentales ne cherchent que l'intérêt particulier japonais, elles ont cependant accompli du travail utile pour la sélection et l'amélioration des semences, plants et arbres, etc... Mais la S.M.R. n'est pas seule à le faire. Les Russes, le long du C.E.R., et les Chinois un peu partout, ont créé nombre de fermes modèles et stations expérimentales, etc. Le gouvernement de Kwantung, du côté japonais, a, depuis 1907, créé une ferme modèle dans le territoire à bail, qui a rendu de grands services à la fruticulture et à la sériciculture.

La S.M.R. a, en outre, fourni plus de 7 millions de yens à deux entreprises agricoles, dont nous ignorons le détail, mais qui ont paru s'occuper plutôt, en marge de l'agriculture, des transactions relatives à la propriété immobilière.

D'autres entreprises japonaises, nous ne connaissons que la Compagnie du Développement Oriental. Cette compagnie, dont le siège social est à Tokio, au capital énorme de 50 millions de yens, fut fondée en 1908 et a reçu depuis de fortes subventions du gouvernement du Japon. Cette Compagnie a des succursales à Dairen, Moukden et Kharbine. En réalité, tout comme la S.M.R., elle est une compagnie nationale et gouvernementale, avec un but précis formulé par le gouvernement japonais. Cette compagnie, en effet, s'occupe des transactions relatives aux propriétés immobilières, c'est-à-dire qu'elle cherche à acquérir des terres en Mandchourie.

Simultanément avec cette mission, la Compagnie doit développer l'émigration des Japonais vers la Mandchourie et les y installer sur les terres acquises. La S.M.R. lui a fourni des capitaux ou des prêts dont nous ne connaissons pas l'importance.

Une société similaire se dénomme « Tairen Noji K.K. » (S. A. pour l'exploitation agricole de Dairen).

D'autres sociétés et entreprises privées existaient qui pouvaient se compter. S'il y avait des Japonais qui cultivaient la terre, ils étaient peu nombreux. Dans le territoire à bail, à peine plus de 1 % des Nippons sont établis comme agriculteurs. Les autres, sociétés ou entreprises privées, engageaient des agriculteurs chinois ou sous-louaient leurs terres aux fermiers chinois; ou bien encore, ils prêtaient de l'argent aux fermiers chinois en difficulté, et cela contre des intérêts usuraire. D'après une source japonaise, ces intérêts varient entre 16 et 33 % (6). Toutefois, ces sortes de prêts étaient bien plus une spécialité des banques.

(6) *Japanese news pamphlet service*, le 18 mai 1933, n° 9.

Pour les profits retirés des placement privés dans les entreprises agricoles, on peut donner comme exemple, source japonaise, que, sur un chiffre d'affaires de 653.572 yens, 133.244 yens ou 20 % constituaient le profit (7).

Malgré le nombre extrêmement réduit des agriculteurs japonais en Mandchourie, il n'existait pas moins de trois associations professionnelles : Association des Agriculteurs de Chin-Tchéou, Association des Sériciculteurs de Pulantien (8), Associations des éleveurs de bestiaux de Pulantien. Néanmoins, il est fort possible que ces associations, dirigées par les Japonais, admettent des adhérents chinois et tout s'explique alors.

§ 2. - L'Immigration japonaise

Le rêve des hommes d'Etat japonais, après la victoire sur les Russes, fut d'organiser une vaste émigration des paysans japonais vers la Mandchourie. Le premier président de la S.M.R., Goto, développa un plan pour une période de dix années pendant laquelle 500.000 Japonais devaient émigrer en Mandchourie (9). De grandes compagnies furent fondées en vue de l'organisation systématique et rationnelle de cette émigration. Le gouvernement japonais subventionnait généreusement ces compagnies qui, à leur tour, offraient aux futurs émigrants japonais de nombreuses facilités pour l'acquisition des terres au territoire à bail et ailleurs, des crédits et une assistance pécuniaire et technique pour l'installation et les premières années de la colonisation. La « Compagnie du Développement Oriental », la « Tairen Noji K.K. » et d'autres compagnies déployaient une ardente activité en ce sens. Tout cela en vain. Après 25 années d'efforts, il y avait à peine 8.000 Japonais dans les trois provinces de l'Est chinois en dehors du territoire à bail et la « zone du S.M.R. » et encore la plupart d'entre eux étaient-ils des commerçants, Industriels ou employés. Dans le territoire à bail gouverné sans restriction par les Japonais, il n'y avait qu'un peu plus de 1.000 agriculteurs japonais, c'est-à-dire à peine 1 % des résidents japonais. Ce fut un fiasco. On connaît des cas de colons japonais, installés sur des terres mandchouriennes aux frais des compagnies soutenues par le gouvernement japonais, qui, au lieu de cultiver eux-mêmes la terre, la sous-louaient en petits exploitateurs à des agriculteurs chinois. Il ne nous appartient pas d'en rechercher ici les causes et les raisons, mais, constatant que « l'histoire de l'émigration sur le continent asiatique est un

(7) Royama, *op. cit.*, p. 558.

(8) Tsung-ching-Chen, *op. cit.*, p. 267.

(9) *Les Relations économiques entre la Chine et le Japon*, p. 41.

continuel insuccès, l'auteur d'une étude japonaise récente : « *Entreprises de Colonisation et d'Emigration au Japon* », ajoute en parlant de la Mandchourie et de la Mongolie : « ...dans le passé, l'immigration japonaise n'a jamais porté de fruits ».

En résumé, ce ne sont pas les Japonais qui ont colonisé la Mandchourie et ce n'est pas la S.M.R. qui y a développé l'agriculture. Ils n'y sont pour rien. C'est, au contraire, l'effort et le labeur incessants des millions de paysans chinois durant des siècles qui y ont créé et accru les richesses agricoles. Ce sont eux qui les ont développées pendant la pénétration de la Russie du tsar et durant l'exploitation japonaise de la S.M.R. Ce sont eux qui les développent aujourd'hui comme ils le feront demain. En réalité, la S.M.R. et les capitalistes japonais n'ont fait qu'exploiter l'agriculture mandchourienne. L'importance des fermes modèles et stations expérimentales ne dépasse pas celles créées par les Russes le long du C.E.R. et par les autorités chinoises dans les Trois Provinces de l'Est.

Pour terminer ce chapitre, quelques mots s'imposent sur l'émigration coréenne, car, si l'émigration japonaise vers la Mandchourie est inexistante, par contre, il existe une émigration coréenne d'une certaine importance.

Lorsque le Japon vit que ses plans d'émigration des paysans japonais en Mandchourie tournaient à un échec, il chercha un autre moyen susceptible de favoriser son plan d'expansion territoriale.

C'est ainsi qu'à un moment donné, il commença à pousser les Coréens à émigrer vers la Mandchourie, où ils pourraient peu à peu — par des moyens divers — se rendre propriétaires des terres des Chinois et ainsi, en rongant les terres du Kirin oriental aux confins de la Corée, repousser les Chinois vers l'ouest. Au fur et à mesure que ce processus se développerait, le Japon, sous prétexte d'exercer un contrôle sur les Coréens, en tant que sujets japonais, exigerait la juridiction japonaise et le stationnement d'une police consulaire dans les districts où les émigrants coréens étaient nombreux. C'est ce qu'il fit d'ailleurs. De ce fait, il se rendait maître de l'administration politique locale, première étape de l'annexion. En outre, en poussant à l'émigration les Coréens, il pouvait installer en Corée, à leur place, des paysans japonais qui s'y défendaient mieux qu'en Mandchourie et supportaient davantage le climat coréen.

Voici un passage du « Plan Tanaka », qui exprime le point de vue japonais (10) :

Depuis l'annexion de la Corée, nous avons eu très peu d'ennuis. Mais la déclaration du président Wilson sur le droit des races de disposer librement d'elles-mêmes après la guerre européenne, a été comme une révélation divine aux peuples opprimés. Les Coréens ne font pas exception. L'esprit de révolte a pénétré dans le pays tout entier. A la fois, à cause de la liberté dont ils jouissent en Mandchourie, due au système de police défectueux et à cause de la richesse du pays, il n'y a actuellement pas moins de 1.000.000 de Coréens en Mandchourie. Le développement inattendu est un effet heureux pour notre pays. Du point de vue militaire et économique, cela a grandement renforcé notre influence. D'un autre point de vue, cela donne de nouveaux espoirs pour l'administration des Coréens. Ils servent à la fois d'avant-garde pour la colonisation des champs vierges et de lien de contact avec le peuple chinois. D'une part, nous pourrions utiliser les Coréens naturalisés Chinois pour acheter des terres pour la culture du riz; d'autre part, nous pourrions leur donner aide financière par la Société Coopérative, par la Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien, etc., de manière qu'ils puissent servir de « fer de lance » à notre pénétration économique. Ceci donnera un soulagement à notre problème d'alimentation et ouvrira en même temps un nouveau champ de colonisation. Les Coréens naturalisés Chinois ne sont Chinois que de nom : ils se retourneront à notre bergerie éventuellement. Ils sont différents des Japonais naturalisés en Californie et en Amérique du Sud. Ils sont naturalisés seulement pour des commodités temporaires. Quand leur nombre atteindra deux millions et demi ou davantage, on pourra les pousser à des activités militaires à tout moment de besoin, et, sous prétexte de répression des Coréens, nous pourrions leur apporter de l'aide. Comme tous les Coréens ne sont pas naturalisés Chinois, le monde ne saura pas distinguer si ce sont les Coréens chinois ou les Coréens Japonais qui créent le trouble. Nous pouvons toujours « vendre la viande de chien avec une tête de mouton comme enseigne ».

(10) Plan Tanaka, *op. cit.*, pp. 12-13.

IV

CONTRIBUTION DE LA S. M. R. AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA MANDCHOURIE

Une question se pose donc à nous : Qu'a fait la S.M.R. pour le développement économique et industriel, comme pour le développement général de la Mandchourie ? Question d'autant plus importante, qu'une propagande bien organisée ne cesse de chanter les louanges de la S.M.R. et la présente comme l'artisan principal du développement industriel de la Mandchourie. Nous nous proposons d'examiner ici si cette prétention est fondée ou non.

CHAPITRE PREMIER

FORME DE L'EXPLOITATION JAPONAISE EN MANDCHOURIE

Nous avons déjà relaté que le programme de l'expansion de la S.M.R., c'est-à-dire du Japon, en Mandchourie, comportait trois phases :

- 1° l'exploitation immédiate;
- 2° la pénétration économique et la préparation stratégique;
- 3° l'annexion finale.

L'exploitation immédiate était bien son premier but. Mais quelle forme prendrait-elle ? Car il va de soi, et nous avons déjà effleuré la question, que la forme d'exploitation sous la domination japonaise ne pouvait pas être la même que par exemple la forme de celle-ci, sous la domination russe ou dans l'hypothèse d'une direction purement chinoise.

En résumant ce que nous avons dit précédemment, le caractère de l'exploitation japonaise se dégagera naturellement et manifestera les buts du Japon, de la S.M.R. en Mandchourie.

Les Trois Piliers de l'Exploitation Japonaise en Mandchourie

Les trois piliers de l'emprise japonaise en Mandchourie se résument par les activités suivantes : Chemins de Fer, Mines et Commerce.

La S.M.R. cherche à monopoliser et monopolise effectivement, dans une large mesure, la construction, la direction et l'exploitation des chemins de fer et le transport en général.

La S.M.R. cherche à monopoliser toute l'industrie du sous-sol, parvient également à dominer l'industrie du charbon et

du fer, et crée pour ainsi dire l'embryon d'une industrie lourde en Mandchourie.

La S.M.R. avec ses auxiliaires gouvernementaux construit simultanément ou l'un après l'autre, des enclaves japonaises le long du S.M.R., dans la soi-disant « Zone » et ailleurs, ce qui constitue autant de nucléus, de bases économiques et politiques ou points stratégiques. De fait, toutes les constructions japonaises en Mandchourie ont toujours un but et un sens stratégiques, comme l'a noté M. Percheron (1).

Les Japonais, enfin, avec l'appui puissant et efficace de la S.M.R., cherchent par le commerce, à accaparer, d'une part, les matières premières et denrées agricoles, et, d'autre part, à déverser sur la Mandchourie le flot des marchandises fabriquées au Japon.

Voici exprimés les deux buts principaux japonais en Mandchourie, qui se résumeraient ainsi : monopoliser l'exploitation ferroviaire et minière, accaparer les denrées agricoles et matières premières, mais non pas développer l'industrie légère locale, ni l'industrie locale de transformation de ces matières premières; tout au contraire, les freiner afin de pouvoir continuer à exporter et vendre en Mandchourie des marchandises fabriquées dans les usines japonaises, et non pas fabriquées dans les usines mandchouriennes, qu'elles soient japonaises ou chinoises.

Mentionnons un autre point négatif de l'activité japonaise : la colonisation agricole de la Mandchourie, ou colonisation tout court, par une vaste immigration japonaise, organisée et systématique. Cette immigration japonaise, dont rêvait Goto, le premier président de la S.M.R., et d'autres dirigeants japonais de l'époque, n'a jamais existé, n'existe pas et n'existera probablement jamais. A ce propos citons l'auteur anglais, Mlle Freda Utley, qui s'exprime ainsi (2) : « ... L'exemple de la Mandchourie montre que lorsqu'il — le Japon — s'empare des territoires vastes et vides, il ne les colonise pas. Il exploite les peuples qu'il a soumis exactement comme le faisaient les conquérants militaires d'autrefois... » Evidemment, cet auteur visait surtout la situation après l'invasion militaire et l'annexion de la Mandchourie en 1931, mais l'idée exprimée vaut encore davantage pour la période 1907 à 1931.

*
**

Les deux buts économiques précis que le Japon cherche à atteindre en Mandchourie ont été parfois exprimés, surtout

(1) Percheron, *op. cit.*

(2) Freda Utley, *Le Japon aux pieds d'argile*, p. 9.

après le fait accompli de 1931, par des porte-parole autorisée japonais. C'est ainsi que M. Chotaro Yamamoto, ancien Président de la S.M.R. a pu écrire :

En ce qui concerne la politique fondamentale de l'Etat dans les relations économiques entre le Japon, et la Mandchourie et la Mongolie, nous devons simplement nous efforcer de procurer au Japon *une abondance de vivres et matières premières bon marché* d'une part et, d'autre part, développer le commerce avec la Mandchourie et la Mongolie, afin de *nous procurer de plus grands débouchés pour nos produits finis*. Si nous acceptons cela comme notre programme, alors on peut dire qu'en vérité *la S.M.R. est chargée d'une importante fonction en exécutant la politique de l'Etat* (3).

(3) Article du « Tokio Asahi », 22 juin 1928, d'après Royama, *op. cit.*,

p. 564. Les passages soulignés l'ont été par nous.

CHAPITRE II

DESINTERESSEMENT DE LA S. M. R. POUR L'INDUSTRIE DE TRANSFORMATION

L'activité créatrice de la S.M.R. dans les transports et mines s'est limitée, dans une grande mesure, à l'exploitation, sans souci de l'extension rationnelle de ces deux branches de l'économie du pays.

Si la S.M.R. s'occupait du chemin de fer, elle laissait les routes dans un état déplorable et ne pensait point à accroître, sous son égide, le trafic automobile et routier dont la combinaison et la coordination avec le trafic du rail sont devenues une nécessité moderne.

Développant le port de Dairen, la S.M.R. n'accorde aucun intérêt à celui de Yingkéou, l'ancien rival. La régularisation de la rivière de Liao, la voie de communication classique du pays, et un projet de construction d'un canal commercial en liaison avec cette rivière, ne l'intéressent pas.

La S.M.R. voulait bien extraire les minerais du sous-sol mandchourien, et les expédier sous une forme profitable au Japon, mais elle s'opposait à la création d'une industrie locale qui aurait utilisé les matières premières sur place. La S.M.R. voulait que la Mandchourie demeurât un pays agricole, fournisseur de matières premières, mais non pas qu'elle développât sa propre industrie, ce qui pourtant était tout à fait naturel, et qui, sur un plan de collaboration franche et équitable entre la Chine et le Japon, aurait, sans doute, à la longue, été le plus profitable au Japon lui-même.

Un Français, M. Balet, a écrit un ouvrage qui est une apologie de l'œuvre japonaise en Mandchourie. Au chapitre XI de ce livre, M. Balet, tout en visant la Mandchourie, critique

implicitement l'industrialisation du Japon. Après avoir traité avec ironie les pays agricoles qui veulent s'industrialiser, il enchaîne comme suit :

« Même les moins favorisées des nations s'évertuent à se suffire d'abord, et à concurrencer ensuite les autres, si elles le peuvent. Telle, qui n'a pas de fer et peu de charbon, prétend avoir quand même son industrie métallurgique; toutes ou presque toutes installent des industries textiles hors de proportion avec leurs besoins, sans avoir du coton, de la laine, de la cellulose et le reste (1). »

De ces efforts, résume-t-il, naissent des rivalités qui, à leur tour, trop souvent préparent la guerre.

*
**

Parlant de la Mandchourie, qu'il voudrait voir rester agricole, M. J.-C. Balet dit : « L'intérêt des Japonais... n'est pas de la surindustrialiser (*sic*), au contraire; car, par la force des choses, elle deviendrait bien vite pour lui un concurrent d'autant plus redoutable qu'avec l'apport de capitaux qui pourrait venir d'ailleurs que du Japon, la production industrielle y couterait infiniment moins cher que chez lui. Ils auraient alors donné au diable une verge de fer pour se faire battre, *oni ni kanabo*, comme dit leur proverbe. C'est un problème qui préoccupe déjà les industriels japonais (2). »

Ici, quelques observations s'imposent; d'abord le mot « surindustrialiser » est tout à fait impropre, car, comme nous le verrons plus loin, par M. Balet même, la Mandchourie est loin d'être industrialisée, même dans les régions contrôlées par les Japonais. Ensuite, si la production industrielle arrivait à coûter moins cher en Mandchourie qu'au Japon, c'est que la Mandchourie possède davantage les conditions nécessaires à l'industrialisation que le Japon, aussi bien du point de vue des matières premières que de la main-d'œuvre à bon marché, et ainsi, selon les théories mêmes de M. Balet, elle aurait plus de droits et de raisons pour s'industrialiser.

Il poursuit : « Pour le moment, il n'est pas question ou très peu, de transformer la Mandchourie agricole en un champ d'usines comme la Westphalie ou comme la plaine d'Osaka. Elle est même très loin d'avoir le minimum d'usines de création ou de transformation, de centrales électriques, etc., etc..., indispensables à l'élévation du niveau de la vie (3). »

*
**

(1) J.-C. Balet, *La Mandchourie*, Paris, 1932, pp. 161-162.

(2) Balet, *op. cit.*, p. 162.

(3) Balet, *op. cit.*, pp. 162-163.

L'exploitation japonaise de la Mandchourie ne comportait nullement le développement industriel du pays, mais seulement l'accaparement des matières premières, et la vente des produits industriels fabriqués au Japon. Si, dans une mesure étroite, le Japon a été amené à entreprendre une certaine activité industrielle, ce fut soit avec le but de se procurer des matières premières sous une forme pratique et profitable, soit pour concurrencer des industries naissantes chinoises ou étrangères. Deux preuves à l'appui :

1° Il était trop coûteux d'exporter le minerai de fer mandchourien, très pauvre en fer; la S.M.R. créa alors les Usines d'Anchan, afin de produire de la fonte et du coke, sur place, qui, ensuite, furent expédiés au Japon.

2° Devant le progrès et l'extension de l'industrie textile chinoise en Mandchourie, qui utilisent les matières premières locales ou celles, non-importées du Japon, les Japonais n'avaient pas d'autres moyens que d'accepter la concurrence sur le terrain local.

*
**

a) *Faiblesse des capitaux japonais investis dans l'Industrie locale de transformation.* En 1928, sur un total de 1.511 millions de yens investis par les Japonais dans l'économie mandchourienne, 110 millions seulement ou 7 % (4) l'étaient dans l'industrie. De ces 110 millions, 38 millions à peine étaient fournis par la S.M.R., soit environ un tiers. De ces 38 millions, 32 étaient investis dans des sociétés dépendantes de la S.M.R. (5), et 6 dans les Ateliers du Chemin de fer Sud-Mandchourien (6). Voilà qui montre avec évidence qu'en effet, le Japon a peu fait pour développer l'industrie mandchourienne.

b) *Infériorité de l'activité japonaise sur celle des Chinois.* Si l'on considère le Territoire à bail, la « Zone » du S.M.R., et autres centres importants de la Mandchourie du Sud, c'est-à-dire les régions contrôlées entièrement ou en partie par les Japonais, donc les régions les plus favorisées pour l'activité japonaise, nous verrons que même là, leur activité industrielle est inférieure à celle des Chinois. Voici quelques chiffres édifiants :

(4) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 273.

(5) *Manchuria Mongolia Directory*, 1930 (en japonais) pour 1930.

(6) Rapport de la S.D.N., *op. cit.*, p. 215.

Branche d'Industrie	Dirigée par Chinois		Dirigée par Japonais		TOTAL	
	Nombre d'entre-prises	Production en yens	Nombre d'entre-prises	Production en yens	Nombre d'entre-prises	Production en yens
Produits métalliques ..	43	9,646,176	63	383,417	106	10,029,593
Machines et outils ...	77	16,031,810	107	26,647,728	183	42,680,538
Céramique	81	4,354,514	347	882,155	428	5,236,679
Filatures	17	10,808,705	216	8,264,281	233	19,092,986
Produits chimiques ..	53	26,664,533	376	66,078,880	429	92,743,413
Comestibles	74	15,277,906	116	28,042,157	190	43,320,063
Brasseries et Distilleries	35	1,542,931	82	1,246,388	117	2,789,319
Autres	134	8,014,405	128	420,519	262	8,434,904
TOTAL	514	92,341,990	1,435	131,985,525	1,949	224,327,515
Environ :	26%	40%	74%	60%	100%	100%

Le nombre des usines chinoises est trois fois celui des usines japonaises; la valeur de la production des usines chinoises est d'environ 50 % supérieure à celle des Japonais. Que les usines japonaises, en général, soient plus modernes que celles des Chinois, ceci ne change rien à cela, car les Japonais éprouvent de vraies difficultés à exploiter rationnellement leurs usines, en sorte que l'industrialisation devient un non-sens.

c) *Signification de la concentration de l'industrie japonaise à Dairen.*

La ville et le port de Dairen sont la cheville ouvrière de l'activité japonaise en Mandchourie. Dans cette ville sont concentrées la plupart des entreprises japonaises de Mandchourie et le capital y investi atteint 703 millions de yens (7), soit presque la moitié des investissements totaux du Japon en Mandchourie. Il est estimé que la moyenne partie des dits capitaux concerne la S.M.R. et ses entreprises secondaires à Dairen (8).

Dairen, centre du commerce japonais en Mandchourie, compte également pour plus de 50 % de la production totale, suivi par Antung, Anchan et Tchang-tchoen (9).

La ville et le port de Dairen, situés dans le Territoire à bail, sont complètement soumis à l'autorité japonaise et considérés par elle, malgré la situation juridique du T. à B. établie par les Traités, comme une colonie japonaise. Mais si la prospérité de Dairen n'est d'aucun profit ou presque, pour le reste de la Mandchourie, par contre Dairen dépend exclusivement du reste de la Mandchourie, avec ses 30 millions de producteurs et consommateurs.

La prospérité de Dairen, qu'elle soit aux mains des Chinois, des Russes ou des Américains, aurait toujours dépendu de l'activité et de la prospérité de la Mandchourie agricole et nourricière. Ce ne sont tout de même pas les quelques milliers de yens payés en salaires par les entreprises japonaises à quelque cent mille travailleurs chinois dans le territoire à bail et dans la « zone » qui feraient le bonheur des 30 millions de Chinois dans les Trois Provinces de l'Est. Les bénéfices que la S.M.R. ou les Japonais réalisent en Mandchourie ne restent pas dans le pays, mais suivent la voie ferrée du S.M.R., pour s'accumuler, la plupart, à Dairen, s'ils ne sont pas directement à Osaka et Yokohama grossir le portefeuille des financiers et des riches industriels japonais.

(7) Tsung-chin-Chen, *op. cit.*, p. 214.

(8) *Ibidem*, p. 214.

(9) *Manchuria Year Book*, 1931, p. 111.

d) *Développement de Dairen par rapport aux autres villes industrielles de Chine.*

Si l'on compare l'accroissement des usines occupant à Dairen 30 ouvriers ou plus avec les villes industrielles principales de Mandchourie et de Chine, Dairen vient en dernière place :

VILLES	1911		1920		1930	
	Nombre	Index	Nombre	Index	Nombre	Index
Changhaï	46	1	192	4	837	17
Wusih	8	1	43	5	153	19
Dairen	39	1	118	3	152	4
Kharbin	5	1	26	5	50	12
Hang-tchéou ..	4	1	19	5	50	12

N.-B. — Index établi par rapport à l'année 1911.

Dairen, du point de vue développement industriel, malgré ses nombreux avantages, et en dépit des assertions japonaises, ne marche pas de pair avec les autres villes industrielles du continent chinois. Wusih, par exemple, comparée à Dairen; l'emporte de beaucoup. Cette ville très importante et d'un développement prodigieux, a été créée entièrement avec les capitaux et par l'initiative des Chinois. Et si l'on nous disait que ce progrès est dû à l'initiative russe à Kharbine et à l'initiative européenne et américaine à Changhaï et ailleurs, ce qui, du reste, n'est vrai qu'en partie, cela prouverait seulement que le Japon n'a pas aussi bien réussi que les autres puissances étrangères. La direction de la S.M.R., en rédigeant le Rapport de 1930 (10), l'avoue implicitement dans cette phrase : « Elle (la Mandchourie) est loin, toutefois, d'être un pays industriel au sens moderne de ce mot, possédant une organisation, l'esprit d'entreprise, l'habileté technique et appuyée par des capitaux abondants. »

C'est justement le Japon qui en porte la responsabilité en fermant la porte aux capitaux et aux initiatives des Européens et des Américains.

(10) Rapport S.M.R., 1930, p. 157.

CHAPITRE III

INVESTISSEMENTS DES CAPITAUX JAPONAIS

(Leur rapport avec le développement économique général)

D'une façon générale, et sans parler de l'industrie et de l'agriculture en particulier, les placements de capitaux par les Japonais ne se sont opérés que d'une façon très faible et très lente depuis 1906.

Progression des placements japonais en Mandchourie

Celle-ci s'avère très faible et très lente, et les tendances des investissements des Compagnies peuvent ainsi s'établir (1), en prenant comme base l'année 1907.

An- nées	Nombre de C ^{ies}		Capital nominal		Capital versé	
	actuel	Index	Yens	Index	Yens	Index
1906	6	1	205.105.000	1	105.105.000	1
1907	11	1	205.694.000	1	105.664.000	1
1911	30	3	215.570.500	1	111.950.500	1
1915	105	10	232.832.040	1	150.025.040	1 1/2
1918	315	29	326.832.640	1 1/2	225.139.640	2
1920	750	68	952.966.040	5	502.825.690	5
1926	1203	109	960.841.036	5	586.320.762	6

Donc, en 1918, c'est-à-dire 12 ans après leur installation en Mandchourie, les sommes investies par les Compagnies japonaises n'avaient augmenté que de moitié quantitativement, quant au capital déclaré; n'avaient que doublé quant au capital versé, par rapport à l'année 1907. Ce n'est qu'à partir de 1920 qu'un afflux de capitaux japonais se fait sentir.

(1) Royama, *op. cit.*, p. 556.

En ce qui concerne la S.M.R., qui nous intéresse spécialement, voici les chiffres :

Années	Millions de yens	Index
1907	106	1
1909	156	1 1/2
1911	206	2
1918	287	3
1920	430	4
1922	506	5
1927	644	6
1930	742	7

Par conséquent, la S.M.R., « l'entreprise des entreprises » japonaises en Mandchourie, n'a doublé le capital de 1907 qu'en 1911, l'a triplé, à peine, en 1918; quadruplé en 1920; et il faut aller jusque en 1922 pour trouver que le capital versé de la S.M.R. a quintuplé à peine depuis 1907, c'est-à-dire qu'elle a apporté 400 millions de yens de capitaux frais en 15 ans, soit une moyenne annuelle de 27 millions à peine.

Disproportion entre les capitaux investis et les bénéfices retirés

Pour la période 1907-1930, l'apport de capitaux frais a été environ 28 millions par an, ce qui ne doit pas paraître très important, lorsqu'on considère que, pour la même période, la S.M.R. a fait des bénéfices de 21 millions de yens par an, et qu'elle a, de plus, payé chaque année en intérêts, aux financiers japonais, anglais et autres, environ 10 millions de yens. Cela revient à dire que la S.M.R. a investi annuellement 27 à 28 millions de yens, tandis qu'elle a retiré annuellement ensemble 31 millions, c'est-à-dire 3 ou 4 millions de yens par an, de plus qu'elle n'a investi.

Disproportion entre les capitaux investis et la valeur de la production

Une autre preuve du médiocre succès des Japonais dans le développement industriel de la Mandchourie du Sud, ressort de la disproportion entre le capital industriel et la production annuelle, que l'on peut voir au tableau suivant, dont les chiffres sont de source japonaise (2) :

(2) Rapport S.M.R., 1934, p. 218.

Années	Nombre d'usines	Journées de travail	Investissement des capitaux (en yens)	Valeur des produits (en yens)	Pourcentage approximatif de la production par rapport aux capitaux investis (2)
1923	633	8.550.045	200.827.607	136.261.877	78 %
1924	658	10.153.288	193.936.596	139.900.726	72 %
1925	673	10.805.857	283.546.878	158.765.427	55 %
1926	685	13.000.903	301.679.138	174.068.554	57 %
1927	750	12.937.316	292.002.302	140.378.528	48 %
1928	748	11.969.081	304.250.719	144.994.790	48 %
1929	789	13.571.319	302.080.061	126.915.076	42 %
1930	849	13.378.865	324.322.017	103.984.887	32 %
1931	828	10.925.823	389.177.219	89.880.390	23 %

D'après les normes occidentales, les pourcentages de la valeur de la production du tableau ci-dessus, par rapport aux capitaux investis, sont, nous semble-t-il, extrêmement bas, mais, ce qui est pire, c'est que ce pourcentage diminue depuis 1923 dans des proportions catastrophiques.

CHAPITRE IV

CAPACITES JAPONAISES

Il n'est que juste de reconnaître que, dans l'espace de vingt-cinq années, et à raison des circonstances, les Japonais étaient dans l'impossibilité de faire merveille en Mandchourie.

Les crises d'une part, jouent un rôle qui dépasse souvent les efforts tentés pour les enrayer; d'autre part, dans tous les pays qui entreprennent d'en équiper un autre ont, plus ou moins, essuyé de risques, et le Japon ne pouvait faire exception à la règle.

Disons aussi qu'à l'arrivée des Russes et des Japonais, l'équipement de la Mandchourie était loin de répondre aux conditions qui commandent aux entreprises modernes. Or, c'est un fait de portée générale et qui dépasse le cas des Japonais eux-mêmes : une économie arriérée, en face du capitalisme naissant, présente beaucoup plus de capacité de résistance qu'on ne le croit souvent. L'ancienne industrie a résisté, non seulement dans l'Europe occidentale, mais même en Angleterre, beaucoup plus qu'on ne le dit.

En Mandchourie, le Japon s'est heurté à une concurrence beaucoup plus effective qu'il ne s'y serait attendu de la part de l'artisanat, outre que le sentiment d'hostilité contre les étrangers n'était pas fait pour faciliter son action.

En tout état de cause, nous nous bornerons à signaler ici, à titre documentaire, quelques-uns de ses échecs que ne nous dissimulent pas, d'ailleurs, le *Mandchuria Year Book* 1931, le *Japon Mandchukuo Year Book* 1934 et autres publications japonaises.

PRODUCTION

OBSERVATIONS

Fonte de fer. — *Usines d'Anchan.* — De 1919 à 1931, déficits continus. En 1928, des installations furent réestimées à 25 millions de yens, inférieures à la valeur originale; cette somme fut passée par le compte de pertes et profits sur les bénéfices généraux de la S.M.R.

Laine. — *Compagnie Mandchou-Mongole de laine.* — Etablie en 1918 au capital de 10 millions de yens. En 1918, la production commence à diminuer et le capital est réduit à 3 millions de yens.

Farine. — En 1931, toutes les entreprises meunières japonaises suspendent leur activité, tandis que les moulins russes et chinois la poursuivent. Il est à noter que le Japon est grand exportateur de la farine vers la Mandchourie.

Saké (eau-de-vie de riz japonaise). — En 1929, il y a 3 distilleries japonaises de saké en Mandchourie... Mais, par suite des conditions climatiques défavorables, la production de saké n'est pas un succès. Presque tout le saké est importé du Japon. Il est à noter que le saké est une spécialité japonaise.

Sulfate d'ammoniaque. — *Les Mines de Fushun, les Usines d'Anchan, la Compagnie S. M. de gaz,* ont fabriqué depuis quelques années du sulfate d'ammoniaque, mais, avec une production annuelle des plus insignifiante.

Engrais. — *Mandchuria Fertilizer Mfg. Co.*, à Dairen. — Fabrique en « compound fertilizer », mais en très petites quantités.

Savon. etc. — Ce fut l'absence de concurrence allemande surtout, et le mirage des hauts prix durant la Grande Guerre qui incitèrent les Japonais à fonder des savonneries. Depuis la fin de la guerre, la production est tombée et la valeur en est plus que médiocre.

Ciment. — *Mukden Lime Stone et Ciment Co.* — Etablie en 1919, au capital de 50.000 yens, elle a dû suspendre son activité.

Verreries. — Les entreprises japonaises ne fournissent qu'une très faible partie de la consommation locale.

Briques et tuiles. — En 1931, 16 % entreprises japonaises, 4 % entreprises chinoises; leur activité a dû être suspendue.

Papier. — *Yalou Paper Co.* — Fondée en 1919 au capital de 5 millions de yens et l'unique entreprise produisant de la pâte à papier; sa production annuelle (d'après les Japonais) est estimée à 7.258 kgs, quantité tout à fait ridicule.

Les fabrications des autres sortes de papier ne sont pas brillantes, alors que les matières premières ne font

PRODUCTION

OBSERVATIONS

pas défaut et que le charbon, ni la main-d'œuvre ne sont d'un prix élevé.

Compagnie des Papeteries Funing, à Kirin. — Etablie en 1927, a fermé ses portes.

Manufactures de papier Matsuura, à Dairen. — Activité arrêtée.

Manufactures de papier de Mandchourie, à Dairen. — Etablie en 1918, au capital de 500.000 yens. Fermée.

Teintures. — *Tamato Dye Mfg. Cp.* — Etablie en 1919, au capital de 2 millions de yens. Ici, comme pour le savon, manque de concurrence allemande et mirage des hauts prix du temps de guerre; lorsque les produits allemands réapparurent, la production de la Compagnie tomba et son capital fut réduit à 1/2 million de yens.

Production : en 1922, 750.000 kgs; en 1931, 152.640 kilogs (valeur : 45.791 yens, pour un capital de 1/2 millions de yens !)

Tanneries. — Depuis longtemps déjà, il y avait 2-3 tanneries japonaises, mais les directeurs japonais manquaient d'expérience et de la technique nécessaire pour leur bon fonctionnement.

Mandchuria-mangolia Industrial C° est la plus connue de ces entreprises. Elle avait un capital de 1 million de yens, mais a partiellement suspendu son activité.

Allumettes. — Les capitaux et la concurrence du trust suédois brisèrent partiellement les entreprises japonaises et, maintenant, les Suédois contrôlent la *Dairen Match*, compagnie japonaise dans laquelle ils ont 90 % des actions. Il est à noter également que le plus grand nombre d'usines d'allumettes sont chinoises.

Sucre. — *South Mandchuria Sugar C°.* — Fondée par la S.M.R. en 1916, au capital de 10 millions de yens. Cette entreprise réalisa d'abord des bénéfices dûs aux hauts prix du temps de guerre, mais subit ensuite des pertes considérables et dut fermer en 1927.

Bois. — De nombreux capitalistes japonais se jetèrent sur l'exploitation forestière après 1919. Faillite.

V

ACTIVITE POLITIQUE DE LA S. M. R.

Si, pour la forme et pour des raisons d'opportunité et de convenances diplomatiques, l'impérialisme japonais est représenté en Mandchourie par quatre organismes en apparence séparés et ayant des fonctions délimitées, en réalité c'est la S.M.R. qui dirige et coordonne toutes les activités japonaises en Mandchourie.

C'est ainsi que la S.M.R. contrôle — sous une forme de collaboration appropriée — l'activité du Gouvernement de Kwantung et de l'organisation du Service Consulaire japonais en Mandchourie.

Par son département des Affaires Locales, la S.M.R. dirige — et cela sans intermédiaire — l'administration publique de la « Zone » du S.M.R.

Enfin, par son département des Affaires Etrangères, la S.M.R. exerce une activité diplomatique pour toutes les questions concernant les intérêts japonais en Mandchourie, vis-à-vis des Puissances étrangères, de la Chine et des autorités locales chinoises.

CHAPITRE PREMIER

ADMINISTRATION DE LA « ZONE » DU S. M. R.

D'après les articles V et VI des Instructions Gouvernementales japonaises du 1^{er} août 1906, l'administration publique de la « Zone du Chemin de fer », à l'exception des P.T.T. et de la Police, a été confiée directement à la S.M.R.

C'est ainsi que la S.M.R. s'occupe des services publics tels que : Travaux publics et transformation urbaine, eaux, gaz, électricité et tramways, éducation, écoles et bibliothèques, voirie, hygiène, hôpitaux, laboratoires, etc...

§ 1. - Droit de l'administration de la Zone

Et d'abord, que représente vraiment cette « Zone » ? A la troisième conférence de l'Institut des Relations du Pacifique, tenue à Kyoto, en 1929, le Professeur Royama l'a ainsi définie :

« C'est une longue bande étroite, suivant la ligne principale du chemin de fer Sud-Mandchourien (927 miles), la ligne Antung-Moukden (161 miles) et les autres lignes d'embranchement, faisant un total de 700 miles. La zone longeant le chemin de fer couvre une superficie de 109 miles carrés. »

Pour les Japonais, les « terrains attachés au Sud-Mandchourien » peuvent se comparer aux concessions étrangères, soit de Tientsin, soit de Changhaï.

Lorsque le Japon prit la place de la Russie dans le chemin de fer Sud-Mandchourien, il y hérita de tous les droits de cette puissance, en vertu du traité de Portsmouths, et s'appuya notamment sur l'article 6 de l'accord conclu entre le Gouvernement chinois et la Banque russo-chinoise, pour dé-

finir les prétendus droits d'administration qu'il aurait acquis sur la dite « zone ».

Cet article était ainsi conçu :

« Les terrains réellement nécessaires pour la construction, exploitation et protection de la ligne, ainsi que les terrains aux environs de la ligne, nécessaires pour se procurer des sables, pierres, chaux, etc..., seront remis à la Société gratuitement, si ces terrains sont la propriété de l'Etat. S'ils appartiennent à des particuliers, ils seront remis à la Société contre un seul paiement ou une location annuelle aux propriétaires au prix courant.

« Les terrains appartenant à la Société seront exempts de tout impôt foncier.

« La société aura le droit absolu et exclusif de l'administration de ses terrains.

« La Société aura le droit de construire sur ces terrains des constructions de tous genres, et également de construire et d'exploiter le télégraphe nécessaire pour les besoins de la ligne. »

Il n'est pas de notre ressort d'examiner et d'approfondir ici le côté juridique de la question. Pour nous, la limite de droit d'acquisition de terrains est nettement indiquée par les mots « réellement nécessaires pour la construction, exploitation et protection de la ligne », c'est-à-dire pour le bon fonctionnement du chemin de fer, en tant que simple moyen de communication et de transport. Or, il est incontestable que la S.M.R., d'une part, accapare des terrains en dehors de la limite de ses besoins réels et, d'autre part, les applique à des usages qui n'ont aucun rapport avec les opérations de nature économique.

Non contente d'occuper les « terrains nécessaires » au fonctionnement d'un chemin de fer, la S.M.R. les a abusivement élargis en une « zone », c'est-à-dire en une étendue vaste et continue, ce qui est en contradiction avec l'esprit du traité.

Dans la situation où se trouve actuellement la prétendue « zone » du chemin de fer sud-mandchourien, l'étendue en est, de fait, extrêmement vaste. C'est parfois un étroit ruban de terre, variant de 50 à 300 pieds de chaque côté de la ligne, mais parfois aussi de vastes espaces comprenant même des villes, une partie de la ville de Moukden, par exemple. Une pareille situation ne concorde évidemment pas avec l'accord primitif.

Dans le texte chinois du contrat en question, les signes chinois employés, « King Li », expriment indubitablement l'idée de « gestion technique et commerciale », sens tout à fait contraire à celui d'« administration publique, civile et

politique », que les Japonais, après la Russie, ont voulu introduire dans le mot « administration ».

Ici comme ailleurs, les Japonais s'arrogent des droits qui ne sont pas dans les traités. Par une interprétation abusive, la S.M.R., comme le C.I.R., s'est arrogé l'administration, au sens politique du mot, d'un territoire chinois qui, comme superficie, a peu d'importance, mais qui, du point de vue politique, est d'une importance capitale, car la soi-disant « zone du S.M.R. » coupe la Mandchourie du Sud en deux sections et constitue, en réalité, une intervention permanente dans l'administration d'un territoire soumis aux autorités chinoises en Mandchourie du Sud.

Dans une communication présentée à l'ambassadeur de Russie, à Washington, le 9 avril 1908, le Gouvernement américain s'exprimait ainsi : « La concession par l'acte du 8 septembre 1896 à la Compagnie du chemin de fer du droit d'administration sur ses propres terrains, ne saurait même, si on l'envisage isolément, être regardée comme comportant le droit d'administration publique, qui équivaldrait à un transfert des droits de souveraineté... ».

Le contrat de 1896 ne saurait être interprété et jugé d'une façon plus catégorique.

§ 2. - Le Département des Affaires Locales de la S.M.R.

Le Département des Affaires Locales, à la tête duquel se trouve un des directeurs de la S.M.R., est divisé en quatre bureaux :

- a) Bureau des Affaires générales.
- b) Bureau des Affaires locales.
- c) Bureau de l'Education.
- d) Bureau de l'Hygiène.

a) ORGANISATION LOCALE.

En 1907, la S.M.R. remplaça les conseils municipaux chinois, qui se trouvaient dans plusieurs villes et localités, le long de la ligne, par des Agences de District : à Liaoyang, Moukden, Tchangtchoen et quatre autres localités. Le procédé fut étendu dans la suite et, en 1931, il existait douze de ces agences de district correspondant aux localités suivantes :

- | | |
|----------------|--------------------|
| 1° Wafangtien, | 7° Tiehling, |
| 2° Tashichiao, | 8° Kaiyuan, |
| 3° Yingkéou, | 9° Sépingkiai, |
| 4° Anchan, | 10° Kungchouling, |
| 5° Liaoyang, | 11° Tchang-tchoen, |
| 6° Moukden, | 12° Pensihu. |

Il faut leur ajouter l'agence de district de Fushun, dont l'administration locale est assurée par l'Office Central des Mines de charbon. Dans d'autres localités, il y a des sous-agences de district, et là où il n'y a ni agences de district ni sous-agences, c'est le Chef de gare qui surveille une partie des affaires publiques.

Chaque agence de district a un comité local consultatif, dont les membres sont élus par les contribuables du district. Ce Comité local n'est consulté que sur le budget du district.

Chaque administration locale est autorisée par le Gouvernement à percevoir des impôts, les droits, les permis, etc..., et à soumettre les habitants à toutes taxations nécessaires, à l'intérieur de la « Zone », sous réserve de l'approbation du Gouvernement.

Il va de soi que ces comités locaux consultatifs sont composés de « *persona grata* » à la S.M.R., et qu'en pratique, la S.M.R. règne arbitrairement et souverainement sur la « Zone ».

b) FINANCES.

Pour ce qui est du financement des différents services publics de la S.M.R., nous nous trouvons en présence de chiffres confus et contradictoires, qui méritent que l'on s'arrête un peu pour les examiner.

Prenons par exemple, dans le Rapport de la S.M.R. 1930, page 113, les chiffres pour l'année 1929 qui montrent le déficit des services publics, remboursé par la Compagnie :

Dépenses	18.288.330 yens
Recettes, émoluments, loyers, etc.	4.689.833 »

Déficit remboursé par la Compagnie.... 13.598.503 yens

Ouvrons, ensuite, le *Manchuria Year Book* 1931, pp. 62 et 63 : nous y trouvons les chiffres des recettes et dépenses du compte Entreprises publiques de la S.M.R., pour 1929 :

Dépenses	4.718.000 yens
Recettes (impôts, taxes, etc.)	1.382.000 »

Déficit remboursé par la S.M.R. 3.336.000 yens

Comment les Japonais expliqueront-ils cette différence de plus de 10.000.000 de yens ?

Quelles sont, au juste, les dépenses connues, dans le total de 4.717.000 yens ? En voici le détail :

Frais d'administration	69.000 yens
Travaux publics	582.000 »
Education	1.549.000 »
Hygiène	511.000 »

Police	219.000	»
Parcs et jardins	198.000	»
Autres dépenses	1.589.000	»

Total..... 4.717.000 yens

Comme budget, il nous semble, c'est respectable ! Il couvre toutes les dépenses qu'on s'attend à trouver pour des services publics. A quoi donc auraient pu être consacrés les 18 millions de yens dont parle la S.M.R. ? Quelles dépenses extraordinaires représentent au juste la différence d'environ 13 millions de yens ? Il est à remarquer, comme nous le verrons par la suite, que l'année 1929 n'est pas une exception, et que pareilles différences se retrouvent pour toute une suite d'années.

Quelle explication peut-on donner à des chiffres aussi contradictoires ? Nous pensons que les différences que nous avons signalées ou que nous signalerons plus, loin correspondent en partie ou en totalité, non pas à des dépenses véritables, mais à des investissements de capitaux, ce qui veut dire un actif, un bien dont on peut recouvrer la valeur en partie ou en entier. S'il en est bien ainsi, le déficit que la S.M.R. prétend combler en faveur et à la place des contribuables, est, pour la plus grande part, imaginaire.

Faut-il, en outre, voir dans le compte des Services Publics, le généreux donateur qui fournit les fameux fonds secrets dont dispose le Président de la S.M.R. ? Nous ne l'affirmons pas, car la preuve n'est pas possible, mais l'hypothèse n'est pas invraisemblable.

Reproduisons maintenant quelques documents de source japonaise ou officielle qui montrent l'effort de la S.M.R. dans le domaine des services publics, et qui étaient notre argumentation.

Voici un tableau qui montre l'accroissement des capitaux investis :

*Investissement de la S.M.R. dans les Entreprises Publiques
(Par période de 5 ans)*

Année	Montant en yens	Pourcentage
1907.....	3.374.494	3,30 %
1912.....	11.022.573	5,13 %
1917.....	17.786.171	6,73 %
1922.....	40.863.288	8,07 %
1929.....	172.513.955	24,09 %

On voit que c'est seulement après 1922 que la S.M.R. a consacré des capitaux considérables aux services publics.

Il n'existe pas de chiffres pour le détail des placements entre 1907 et 1929. Mais, à défaut, nous reproduisons le détail des investissements au 31 mars 1926. Comme le total pour 1929 est de 172 millions de yens et 193 millions pour 1925, la proportion ne diffère probablement pas beaucoup.

Placements et Dépenses de 1907 à 1931 (1)

Terrains	113.098.811 yens	Propriété bâtie et non bâtie
Université	1.373.127 »	17.436.786 (Education)
Ecoles supérieures	1.984.620 »	
Ecoles secondaires	5.555.719 »	
Ecoles primaires	9.423.320 »	
Clubs (récréation)	1.476.798 »	2.542.790 (Récréation)
Salles réunions publiques..	577.325 »	
Stades sportifs	488.667 »	
Bibliothèques	612.105 »	
Laboratoire agricole	820.657 »	
Laboratoire vétérinaire	618.267 »	
Hôpitaux	15.279.457 »	
Institut d'hygiène	381.577 »	
Dispensaires	740.684 »	
Constructions urbaines	18.073.430 »	
Service des eaux.....	9.043.532 »	
Halles (marché)	67.819 »	
Abattoirs	201.879 »	
Pompiers, sapeurs	346.109 »	
Crédit foncier	8.645.866 »	
Station centrale d'expérience agricole	2.772.731 »	
Laboratoire géographique..	164.080 »	
Ferme modèle	147.416 »	
Station d'expérience frui- tière	206.522 »	
Reboisement	534.325 »	
Prospection minière	287.329 »	
Musée, matières premières..	16.205 »	
Divers	977.783 »	

Total..... 193.027.240 yens

Ci-dessous, le même document, complété du pourcentage.

Affaires locales — Placements en 1935 (2)

Propriété bâtie et non bâtie.....	113.098.811 yens	- 58,5 %
Ecoles	17.436.786 »	- 9 %
Bibliothèques	612.105 »	- 0,3 %
Clubs	2.542.790 »	- 1,4 %
Hôpitaux	15.279.457 »	- 7,9 %

(1) Rapport S.M.R., 1936, p. 146, et Royama, *op. cit.*

(2) Rapport S.M.R., 1936, p. 146.

Institut de recherches hygiéniques...	381.577	» - 0,2 %
Dispensaires, etc.	740.684	» - 0,4 %
Installations municipales	18.073.430	» - 9,4 %
Service des eaux.....	9.043.532	» - 4,7 %
Maisons de rapport	8.645.866	» - 4,5 %
Stations expérimentales agricoles.....	820.657	» - 0,5 %
Institut de recherches vétérinaires....	618.267	» - 0,3 %
Laboratoire chimique central	2.772.731	» - 1,4 %
Divers	2.960.549	» - 1,5 %

Total..... 193.027.240 yens 100 %

Parmi les services publics, la S.M.R. range également ses opérations foncières. En effet, la S.M.R. est grand propriétaire. On voit que 58,5 %, c'est-à-dire plus de la moitié des investissements soi-disant en services publics, consistent en propriétés (bâties ou non bâties) foncières.

La S.M.R., nous l'avons dit, a cherché, par tous les moyens, à acquérir des terrains appartenant aux Chinois, le long de la ligne du S.M.R. Une fois un terrain acquis, la S.M.R. y étendit automatiquement son autorité administrative, politique et économique.

Par un rapide calcul sur la base des chiffres d'un tableau officiel de la S.M.R. (3), nous arrivons aux chiffres suivants pour la période 1907-1930 :

Dépenses	194 millions de yens
Recettes, émoluments, loyers, etc.....	67 millions de yens

Balance (en déficit) 127 millions de yens

Si nous considérons que les 194 millions représentant les investissements, plus les frais, les loyers, émoluments et autres recettes d'un total de 67 millions équivalent à un bénéfice d'environ 34,5 % du principal, on avouera qu'il y a dans cette somme de quoi amortir les placements en conservant, après cela, des bénéfices considérables.

Que nous n'ayons pas conçu arbitrairement cette façon de voir les choses, ressort de ce qui suit. En 1935, pour les services publics, les dépenses furent de 23.624.661 yens, les recettes de 9.406.900, et le soi-disant déficit de 14.217.761 (4). Seulement (ce sont des chiffres officiels de la S.M.R.), dans le même rapport, nous constatons, pour l'année 1935, des investissements de 6.649.704 yens dans les services publics. Considérons maintenant, après un rapide calcul, le total approximatif des dépenses, recettes et déficits des services publics pour la période entre 1907 et 1935.

(3) Rapport S.M.R., 1936, p. 146.

(4) Rapport S.M.R., 1936, p. 146.

Dépenses	287 millions de yens
Recettes	99 »
Balance (soi-disant déficitaire)	188 »

Selon nous, les 287 millions de yens (dépenses) doivent renfermer, d'une manière ou d'une autre : 1° le total des investissements; 2° les frais réels d'entretien et de fonctionnement des services publics. Or, d'après la S.M.R., le total des placements de capitaux aux services publics au 31 mars 1936 (c'est-à-dire à la fin de l'année financière 1935), était de 193.027.240 yens. En déduisant la somme des investissements du montant des dépenses (287 moins 193), il reste une somme d'environ 94 millions de yens, qui doit renfermer les frais de fonctionnement de ce que la S.M.R. appelle les Services publics (5).

En faisant la moyenne annuelle des véritables frais et déficits en question, nous arrivons, pour la période de 5 ans, de 1925 à 1929, à une moyenne annuelle d'environ 4.150.000 yens pour les dépenses et 2.937.000 yens pour le déficit. De 1907 à 1935, soit 28 ans, les dépenses, à environ 4 millions de yens par an, montent donc à 112 millions de yens. Toutefois, on peut admettre que les frais ont été en décroissant, et cette observation peut rendre compte de la différence entre les deux évaluations de 112 millions et de 94 millions, la seconde devant être adoptée. Pour nos calculs, nous avons considéré que le tableau des recettes et des dépenses de la *Manchuria Year Book* 1931 fait partie du total indiqué au tableau du Rapport S.M.R. 1936 (6).

Si, maintenant, nous confrontons les 99 millions de recettes diverses, émoluments, loyers, etc..., avec les 94 millions de frais de fonctionnement, nous voyons qu'après 28 ans de fonctionnement, les services publics de la S.M.R., non seulement n'ont pas eu de déficit, ce qui est capital, mais encore accusent un bénéfice de 5 millions de yens.

Or, ce n'est pas le seul; il faut se rappeler que les investissements, tout au moins en ce qui concerne les terrains acquis, ont augmenté en valeur, du fait du chemin de fer et du développement général.

Observons encore que les chiffres dont nous nous sommes servis, sont ceux de l'année 1935. Si nous avons étudié les chiffres en 1930, suivant la même méthode, le résultat aurait été encore plus favorable : les bénéfices pour 23 ans de fonctionnement seraient alors d'environ 45 millions de yens.

Mais si l'on maintenait la réalité des grands déficits en question, il resterait toute la série des différences annuelles, d'en-

(5) *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 62-63.

(6) D'après *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 62-63, et 113.

viron 10 millions de yens, que nous avons signalées plus haut et qui, pour la période de 5 ans pour laquelle nous avons des preuves, ferait presque 50 millions de yens de différence; il resterait aussi à expliquer une situation financière aussi invraisemblable que celle-ci : pour un total d'investissements qui, de 1907 à 1930, s'est élevé à 172 millions de yens, les services publics auraient dépensé 194 millions de yens avec un déficit de 127 millions. En 1935, les proportions dans le même ordre seraient d'environ 193-287 et 188 millions de yens (7).

Quoi qu'il en soit de tout ce qui précède, même si nous acceptons les déficits ramenés pour la période de 1925 à 1929, d'environ 63 millions de yens à environ 14 millions, soit à peine 3 millions de yens annuels, il nous faut maintenant remarquer que ce déficit est ramené à des proportions plus modestes encore, si l'on tient compte d'éléments naturellement associés aux services publics, bien qu'ils soient tenus artificiellement à l'écart.

Comme la S.M.R. dirigeait directement toutes les branches des services publics et, parmi elles, les centrales électriques, les usines à gaz, les tramways, elle aurait dû incorporer les résultats de ces entreprises dans l'ensemble du compte des services publics. Les déficits, en ce cas, auraient été sensiblement atténués.

Nous ne possédons pas de chiffres très précis quant aux bénéfices provenant des centrales électriques, mais, d'après les investigations et calculs auxquels nous nous sommes livrés sur la base des chiffres officiels, nous pouvons conclure que ces bénéfices sont de l'ordre de 2 millions de yens pour 1928 et de 3 millions de yens pour 1929 (ou peut-être 1930) (8). Déduction faite, cela ramènerait le déficit de 1928 de 3.050.000 à 1.050.000 yens, et pour 1929, de 3.335.000 à 335.000 yens, chiffres approximatifs. Ces déficits seraient encore diminués quelque peu, si nous connaissions les bénéfices des usines à gaz et des tramways.

En conclusion, nous pensons que les déficits des services publics, de la S.M.R. sont, tout bien considéré, inexistantes ou, dans le cas le plus favorable pour elle, qu'ils sont peu importants.

Quoi qu'il en soit, et en admettant un instant l'existence de ces déficits, nous allons examiner sommairement, avant de procéder à l'exposé de l'activité des différents services publics,

(1) Royama, *op. cit.*, p. 550.

(8) Nous avons pris comme base les chiffres du *Manchuria Year Book*, 1931, p. 134.

les raisons qui ont conduit la S.M.R. à faire ces investissements, à s'exposer à ces frais de fonctionnement, voire à ces déficits.

Raisons des investissements dans les Services Publics.

En parlant des déficits de l'administration locale de la « Zone » payée par la S.M.R., M. Royama dit textuellement : « ... Même du point de vue purement commercial, ces dépenses sont hautement à conseiller, car le développement général dans l'industrie et le progrès dans le standard de vie des habitants sont forcés de devenir des motifs de valeur pour la Compagnie (9). »

Mais, à côté de ce raisonnement économique et commercial — d'ailleurs exact — il y a surtout deux motifs qui ont poussé les Japonais à se lancer dans l'activité des services publics. Ce sont : 1° leur but de conquête économique et territoriale; 2° la nécessité économique, et, en plus, la nécessité d'attirer vers la Mandchourie une élite travaillant pour l'impérialisme japonais et de l'y maintenir, en lui assurant l'existence la plus confortable qu'il se pouvait.

Les enclaves japonaises le long du S.M.R. signifient autant de forteresses économiques et militaires. Soustraites à la surveillance des autorités chinoises, ces enclaves permirent aux Japonais d'organiser et de préparer à chaque moment leur expansion économique, commerciale, politique, et finalement militaire. C'étaient dans ces enclaves que venaient s'installer les commerçants et industriels japonais. C'étaient ces enclaves qui abritaient les fonctionnaires et employés japonais et les travailleurs ou auxiliaires chinois à leur service. Il y fallait des casernes pour la troupe, des postes de police, des prisons, etc...

Ensuite, la S.M.R., pour les besoins et le fonctionnement de la ligne, avait besoin d'eau, d'éclairage électrique. Donc, la construction des réservoirs d'eau et des centrales électriques s'imposa. Le trafic exigea la construction des entrepôts, des hôtels, etc... Le personnel assez nombreux du chemin de fer avait besoin de maisons, d'où constructions et transformations urbaines. Les centres miniers tels que Fushun et Anshan, agglomérations importantes, nécessitaient des installations municipales modernes.

Pour attirer vers la Mandchourie une élite d'ingénieurs, techniciens, administrateurs, diplomates, commerçants, policiers, militaires, ouvriers spécialisés, il fallait construire pour eux des habitations modernes et confortables, des hôpitaux,

(9) Royama, *op. cit.*, p. 549.

des clubs et lieux de récréation, des bibliothèques; il fallait ouvrir des écoles pour les enfants. Pour satisfaire aux besoins et habitudes des Japonais, des magasins et boutiques furent installés où l'on vendait des produits et marchandises japonais.

Pour étendre la monopolisation et la main-mise japonaises sur les mines, l'industrie, l'agriculture, ou pour les orienter vers les besoins japonais, la S.M.R. créa des laboratoires industriels, agricoles, etc..., bureaux de prospection minière, fermes modèles, etc., etc...

L'intérêt économique les poussait à utiliser les richesses en houille dont il y avait pléthore et les transformer en bénéfices sous d'autres formes : électricité, gaz, tramways, sous-produits du charbon, etc... L'abondance et le bon marché du matériel de construction : bois, sable, argile, pierre, chaux, etc..., les poussait également à la construction foncière, car, directement ou indirectement, cela signifiait profit pour le chemin de fer et autres entreprises.

Il y a lieu de constater que l'accroissement des investissements dans les services publics par rapport aux autres entreprises de la S.M.R. a été extrêmement lent. En 1907, le pourcentage était de 3,30 %, en 1912 : 5,13 %, en 1917 : 6,73 %, en 1922 : 8,07 %, par rapport au total des investissements de la S.M.R. Il a fallu attendre 1929 avant que ces investissements atteignent un chiffre très important, à savoir 24,09 % du total.

A ce moment, nous nous approchons de l'année 1931, et le Japon considérait déjà la Mandchourie comme sa chose. Dans ces conditions, le point de vue d'opportunité économique et de rentabilité financière ne se posa pas d'une façon normale. Le chiffre élevé des investissements dans les services publics en était un prétexte et s'explique par des considérations politiques.

c) ENSEIGNEMENT ET ECOLES.

Au 31 mars 1931, les investissements de la S.M.R. pour l'éducation et les écoles étaient de 14.304.671 yens, c'est-à-dire 8,1 % du total des investissements. A défaut du détail de cette somme, nous reproduisons celui de 1925 :

	Yens
Kindergarten	200.102
Ecoles primaires (japonaises)	7.960.416
» coréennes	688.636
» primaires (chinoises)	519.785
» professionnelles	40.795
» de jeunesse	6.752

» ménagères	6.833
» secondaires	5.555.719
» supérieures techniques	1.084.620
» médicales	1.373.127

Total 17.436.786
(10)

Le montant investi dans les écoles primaires japonaises est donc de 15 fois supérieur à celui investi dans les écoles primaires chinoises. On ne peut donc pas dire que ce soit les Chinois qui profitent principalement de l'activité japonaise. On remarquera également la modicité des investissements pour les écoles coréennes.

Pour les frais d'entretien et de fonctionnement, voici les chiffres pour la période 1925 à 1929 (11) :

Année	1925	1926	1927	1928	1929
en 1.000 yens	1.802	1.982	1.473	1.612	1.549

Dans le budget des services publics de la S.M.R., les frais pour l'éducation tiennent la première place. En 1925 et 1926, ces frais constituaient environ 50 %, en 1927, environ 35 % du budget total.

Education et Ecoles.

La S.M.R. aussi bien que le Gouvernement du Kwantung, s'occupe de l'éducation et des écoles publiques. Pour la « Zone », c'est le Bureau d'Education du Département de l'Administration Locale de la S.M.R. qui est la plus haute autorité. Les écoles et l'éducation publique dans la « Zone » sont administrées par les Agences de District sous la supervision et le contrôle du bureau en question.

Il y a dans la « Zone » des écoles spéciales pour les Chinois, les Japonais et les Coréens. Il y a, en outre, des écoles professionnelles et techniques, ainsi qu'une organisation d'Enseignement Universitaire.

Ecoles pour les Chinois.

Ecoles élémentaires. — La première école élémentaire dans la « Zone » fut installée à Kaiping en 1909.

L'instruction est donnée en langue japonaise et chinoise, et comprend l'arithmétique, les sciences physiques élémentaires, l'apprentissage d'arts manuels. Il paraît qu'on donne aussi l'enseignement de la « morale », mais il nous manque toute précision à cet égard.

Il existe aussi en Kwantung, des écoles encore plus élémen-

(10) Rapport S.M.R., 1936, p. 146.

(11) *Manchuria Year Book*, 1931.

taires, appelées : Ecoles communales publiques, qui sont maintenues par les communautés villageoises (12).

Ecoles moyennes. — En 1917, la S.M.R. créa à Moukden une école moyenne pour Chinois. Une autre fut créée en 1924, à Port-Arthur, par le Gouvernement de Kwantung. Dans ces deux écoles, on enseigne les langues japonaise et chinoise, l'anglais, l'histoire, la géographie, les mathématiques, l'histoire naturelle, le dessin, les sciences physiques, la chimie et l'apprentissage manuel (13).

Ecoles professionnelles. — La S.M.R., désireuse de préparer des jeunes Chinois pour en faire de futurs employés subalternes des chemins de fer, des entreprises minières, industrielles, agricoles et commerciales, dévoués à son service, a créé des écoles professionnelles dans les différents centres de son activité.

Il y a encore une école minière à Fushun.

Le personnel enseignant des écoles élémentaires chinoises est formé dans une Ecole normale créée à Port-Arthur par le Gouvernement de Kwantung.

Pour la formation des professeurs chinois, une classe d'Ecole normale a été, à l'origine, adjointe à l'école moyenne de Port-Arthur. Elle devint Ecole normale indépendante en 1918. Les élèves diplômés du degré supérieur des écoles publiques peuvent y être admis. Il y a 28 professeurs et 167 élèves. Les frais d'entretien annuels de cette école s'élèvent à 164.699 yens (14).

Ecoles pour les Japonais.

Il va de soi que la S.M.R. a porté un soin et un intérêt spécial aux écoles pour les jeunes Japonais et Japonaises. Il y a des écoles publiques élémentaires, des écoles moyennes et des écoles supérieures de filles. Le programme de ces écoles, bien que semblable à celui des écoles du Japon, comprend, en outre, l'enseignement de la langue chinoise et un cours professionnel adapté aux conditions locales. Ces écoles se trouvent à Port-Arthur, Dairen, Liaoyang, Fushun et ailleurs. Il y a 20 écoles élémentaires dans le Territoire à bail et 30 dans la « Zone ». En dehors de ces deux territoires, il y a encore des écoles japonaises élémentaires à Chinchou et Tuerhkou. Il y a 4 écoles moyennes dans la « Zone » : à Moukden, Anchan, Fushun et Antoung. En outre, il y a dans la « Zone » 4 écoles

(12) Rapport S.M.R., 1930, p. 184.

(13) Rapport S.M.R., 1930, p. 185.

(14) Rapport S.M.R., 1930, p. 186.

supérieures de filles à Moukden, Antoung, Fushun et Tchang-tchoen (15).

Ecoles professionnelles et techniques. — La S.M.R. favorise, pour des raisons faciles à comprendre, l'enseignement professionnel et technique. Une école commerciale fut installée à Tchang-tchoen, en 1920, avec un programme similaire à celui des écoles commerciales du Japon; toutefois, il fait, en outre, une place très large à l'enseignement du russe et du chinois. Une autre école commerciale, fondée par l'Association Orientale, mais subventionnée, en partie, par la S.M.R., fut créée dès 1910, à Dairen (16).

Pour un enseignement plus poussé, les méthodes des écoles professionnelles supérieures du Japon ont été mises en vigueur dans les trois collèges de la Mandchourie : le collège technique de la S.M.R., le Collège Normal Mandchourien, et le collège de l'Association Russo-Japonaise.

Le Collège Technique créé par la S.M.R. à Dairen comprend deux sections : la construction et la mécanique. La section *Construction* est divisée en quatre parties : Architecture, Travaux d'Art, Mines et Agriculture. La section *Mécanique* comprend également quatre subdivisions : Electricité, Constructions mécaniques, Machines pour chemins de fer et Machines pour les mines. Pour favoriser l'étude des spécialités, une école d'apprentissage élémentaire est annexée à ce collège.

Le Collège Normal Mandchourien, installé en 1924, à Moukden, par la S.M.R., comprend deux sections : Littérature et Sciences.

Enfin, le Collège de l'Association Russo-japonaise a été créé, en 1920, à Kharbine, par l'association du même nom à Tokio (17).

Enseignement universitaire. — Les Chinois et Japonais diplômés des écoles secondaires de la S.M.R., désireux de poursuivre leurs études, étaient le plus souvent obligés de se rendre au Japon. Un collège technique à Port-Arthur, fondé en 1910 par le Gouvernement de Kwantung, et une Ecole de Médecine de la S.M.R. à Moukden, établie par la S.M.R., en 1911, permirent aux jeunes gens de continuer leurs études sur place. Après la Grande Guerre, ces collèges furent promus au rang d'Universités. L'enseignement y était échelonné sur une période de trois années, avec des cours préparatoires durant également trois ans. Les étudiants chinois, qui vou-

(15) Rapport S.M.R., 1930, p. 186.

(16) Rapport S.M.R., 1930, p. 187.

(17) Rapport S.M.R., 1930, p. 187.

laient suivre ces cours, devaient d'abord apprendre la langue japonaise, qui leur était spécialement enseignée pendant un an.

L'Ecole de Médecine de la S.M.R. fut fondée après la terrible épidémie de pneumonie qui sévit en Mandchourie et en Mongolie pendant l'hiver 1910-1911. Son cours principal a une durée de quatre ans et comprend une année d'externat après l'obtention du diplôme. Le but principal de cette école était d'attirer les docteurs chinois pour leur donner une éducation appropriée selon les idées et le plan de la S.M.R. et des autorités japonaises. Les étudiants japonais devaient payer 45 yens annuellement comme frais de scolarité, tandis que les Chinois y étaient admis gratuitement. Pour donner à cette école une publicité flatteuse, l'Inspecteur Général Militaire des Trois Provinces Orientales et le Commandant militaire de la province de Moukden furent nommés présidents à titre honoraire. De même, le Gouverneur de la Province et le Directeur des Etudes Universitaires furent nommés Conseillers honoraires. En outre, un des Secrétaires fut élu parmi les Chinois, les autres étaient des Japonais.

En mai 1922, cette école de médecine fut promue au rang d'*Université Médicale Mandchourienne*, une classe préparatoire de trois ans ayant été ajoutée. Pour les étudiants japonais, les frais de scolarité sont de 80 yens dans la section universitaire, et de 45 yens dans la section préparatoire. Auparavant, les étudiants chinois avaient été admis gratuitement; désormais, ils furent obligés de payer la moitié de ces tarifs. La politique japonaise ne jugea plus utile qu'une générosité de 50 %. Néanmoins, des énormes bénéfices réalisés sur sa vaste exploitation de la Mandchourie, la S.M.R. a dépensé plus de 2.500.000 yens pour la construction, l'aménagement et la bibliothèque de cette école de médecine, jusqu'à la fin de 1928, et consacré annuellement environ 800.000 yens à son entretien (18).

L'Université technique comprend trois sections : mécanique, électricité, mines et métallurgie.

Ecoles pour Coréens.

Etant donné le chiffre considérable des émigrants coréens en Mandchourie, estimé à 830.000 en 1929 (19), il était naturel que les autorités japonaises en Mandchourie et en Corée s'occupassent de leur éducation, surtout au point de vue de leur

domination.

(18) Rapport S.M.R., 1930, p. 188.

(19) *Annuaire Nord-Est*, p. 1308.

Comme la plupart des émigrants et colons coréens sont des cultivateurs de riz et de millet, ce sont des écoles élémentaires que le Japon a jugé utile de subventionner pour leurs enfants. S'il y a parmi eux des élèves voulant poursuivre des études supérieures, il faut qu'ils passent par les écoles japonaises. L'enseignement dans les écoles destinées aux Coréens est assuré par des professeurs japonais ou par des professeurs coréens dévoués à la cause japonaise.

La S.M.R. s'occupe de l'éducation des Coréens dans la « Zone ». Au 31 mars 1930, il y avait dans la « Zone » huit écoles communales qui groupaient environ 2.079 enfants coréens. Quelques-unes de ces écoles ont été construites et sont entretenues par la S.M.R. et d'autres avec son aide. A Chientao, district où se trouvent la plupart des émigrants coréens, il n'y a pas moins de 406 écoles pour les Coréens avec 25.006 élèves. Ces écoles sont pauvrement équipées. Pendant l'année fiscale qui s'est terminée le 31 mars 1930, les subventions allouées aux écoles de ce district furent, de la part de la S.M.R., de 54.439 yens et, de la part du Gouvernement japonais, de Corée, de 21.196 yens, ensemble 75.635 yens.

Ajoutons qu'en dehors de la « Zone » du S.M.R. et du district de Chientao, il y a 363 écoles avec 8.421 élèves coréens entretenues par des municipalités et des associations villageoises. Sous certaines conditions, le Gouvernement japonais, à Séoul, accorde, sur leur demande, son assistance financière à ces écoles (20).

Il nous semble superflu, ici, d'expliquer l'intérêt et la nécessité évidente qu'avait la S.M.R. d'instruire les enfants de ses fonctionnaires et employés, ainsi que tous les enfants japonais de la Zone. Qu'elle fondât également des écoles professionnelles, techniques, commerciales, etc..., pour y former ses ingénieurs, contremaîtres, employés, commerçants, futurs gérants des entreprises japonaises en Mandchourie et sur le continent chinois — rien de plus naturel ! La fondation d'écoles pour les Chinois ne l'est pas moins. Point n'est besoin pour nous de souligner la valeur de l'école et de la presse, deux moyens des plus puissants, lorsqu'il s'agit d'influencer et de préparer l'esprit des masses et l'opinion publique.

Mais la S.M.R. ne limitait pas son effort pour influencer l'âme chinoise, aux écoles primaires et secondaires. Continuant le plan de Goto, elle donna aux étudiants chinois de la Mandchourie des facilités pour aller poursuivre leurs études au

(20) Rapport S.M.R., 1930, p. 188.

Japon et ainsi les attirer dans l'orbite spirituel de l'impérialisme japonais.

Bref, la S.M.R. cherchait à créer dans les masses la docilité et chez les intellectuels, par des offres alléchantes ou des facilités commodes, cet état d'esprit de demi-complicité, qui faciliterait son emprise définitive économique et politique sur les Trois Provinces de l'Est Chinois. Les écoles primaires et secondaires pour les Chinois, les bourses d'études et la presse étaient autant de moyens pour y parvenir.

d) LA PRESSE.

La S.M.R. savait la valeur de la presse pour influencer ou créer l'opinion publique. Déjà, en 1905, à Dairen, les Japonais fondèrent un journal en langue japonaise, le *Manshu-Nippo-Sha*, au capital de 750.000 yens versés. Quelques années plus tard, en 1911, la Compagnie fonda le *Manchuria Daily News*, journal de langue anglaise. La S.M.R. et les Japonais ont ensuite acquis plusieurs journaux en langue chinoise : *Tai-Tung-Che-Pao* fondé à Dairen en 1904, et *Chen-King-che-Pao*, fondé en 1904 à Moukden.

Depuis ce temps-là, la S.M.R. et les Japonais ont acquis et fondé de nombreux journaux et revues. En voici une liste qui indique le prodigieux accroissement (21) :

Année	Journaux		Revues, journaux et périodiques	Total Presse		Total Général	
	T. à B.	Zone		T. à B.	Zone	T. à B.	Zone
1906	4	0	4	10	0	10	14
1911	4	0	4	22	2	24	28
1920	11	3	14	26	4	30	44
1921	10	7	17	46	15	61	78
1922	20	17	46	52	18	70	116
1923	23	14	37	62	15	77	114
1924	27	21	48	82	27	109	157
1925	42	19	61	115	36	151	212
1926	44	25	69	109	32	141	210
1927	44	26	70	119	35	154	224

(21) D'après Hin-hsin-Kai : *L'Impérialisme japonais et les Trois Provinces de l'Est*, page 108 (en chinois).

e) L'HYGIÈNE.

Les investissements de capitaux par la S.M.R. dans des hôpitaux et autres installations sanitaires, depuis 1907, jusqu'au 31 mars 1931, s'élèvent à 15.842.000 yens, c'est-à-dire 9 % du total des investissements dans les services publics.

Pour les frais d'entretien et de fonctionnement, voici les chiffres pour la période de 1925 à 1929 (22) :

ANNÉE	1925	1926	1927	1928	1929
en 1.000 yens	523	601	514	525	511

Ces frais de fonctionnement constituent plus ou moins de 13 à 16 % du budget total des services publics.

Hôpitaux.

La S.M.R. entretient un service médical assez considérable en Mandchourie. Elle possède des hôpitaux à tous les points importants de la ligne du S.M.R. : à Dairen, Sakako, Moukden, Antoung, Yingkéou, Tachichiao, Wafangtien, Liaoyang, Anchan, Fushun, Tiehling, Kaiyuan, Sépingkiai, Kounghouling, Kirin, Pensihu et Tchang-tchoen. Elle a des hôpitaux auxiliaires dans les villes chinoises de Moukden, Yingkéou, Tchangtchoen, Chinchou et Shahokéou. La S.M.R. entretient donc 18 hôpitaux principaux et 6 hôpitaux auxiliaires. Pour la construction et l'aménagement de ces fondations, qui peuvent hospitaliser environ 2.500 malades, elle a dépensé ces dernières années plus de 14 millions de yens.

L'hôpital de Dairen est le plus grand et possède 10 sections : chirurgie, gynécologie, ophtalmologie, clinique enfantine, rhino-laryngo-otologie, médecine générale, soins dentaires, plus le laboratoire qui contient trois subdivisions : bactériologie, pathologie et chimie.

Ensuite viennent, dans l'ordre d'importance, les hôpitaux de Moukden et de Fushun, qui possèdent chacun une installation moderne.

L'hôpital de Moukden, rattaché à l'Ecole de Médecine Sud-Mandchourienne, se divise en plusieurs sections, chacune pourvue des installations scientifiques perfectionnées. Les inventions et méthodes modernes y sont pratiquées et servent en même temps à l'instruction des étudiants en médecine.

Les hôpitaux des autres villes de la Zone, quoique de moindre importance, comprennent également deux ou plusieurs sections.

Le personnel médical travaillant dans ces hôpitaux com-

(22) *Manchuria Year Book*, 1931.

prend : 114 directeurs et docteurs, 31 pharmaciens, 68 employés de bureau, 524 infirmières et sages-femmes, 28 ingénieurs (mécaniciens), 606 employés; au total 1.482 personnes au 31 mars 1930 (23).

Dispensaires régionaux.

La S.M.R. a installé des dispensaires en dehors de la Zone, dans les autres villes et régions, soit en Mandchourie, soit en Mongolie intérieure. Ils se chargent de vaccinations et donnent des consultations de médecine générale, et ils fournissent, selon la S.M.R., souvent des médicaments, soit gratuits, soit à prix réduit.

Infirmières visiteuses.

En dix endroits de la Zone éloignée des hôpitaux, ces infirmières visiteuses donnent leurs soins en cas d'urgence et comme sages-femmes.

Epidémies.

Entre 1907 et 1931, il y eut dans les régions nord-est du continent asiatique une série d'épidémies de pneumonies, de peste et de choléra, qui ont plus ou moins affecté la Mandchourie (24) :

Diverses mesures ont été prises par les autorités chinoises, par les Russes du C.E.R. et par les Japonais du S.M.R. Une conférence internationale contre les épidémies a eu lieu à Moukden en 1911. La S.M.R. a, entre autres mesures, créé des laboratoires bactériologiques à Moukden, Yingkéou, Antung, Tchang-tchoen et Fushun. En 1927, la S.M.R. a également créé un Institut d'Hygiène. Cet Institut s'occupe, depuis cette date, de toutes les questions se rapportant aux examens hygiéniques et aux épreuves portant sur des substances médicales et chimiques, des aliments et des boissons, ainsi qu'à toutes les analyses bactériologiques faites spécialement en vue de la prévention des maladies épidémiques ou endémiques. Cet Institut fabrique aussi des vaccins, des sérums et des désinfectants, etc..., en quantité suffisante pour les besoins d'environ un million de personnes annuellement. Ces produits sont distribués, soit à prix réduit, soit gratuitement, dans les différents districts, selon les besoins.

Quarantaine des ports.

La quarantaine et les autres questions de l'hygiène des

(23) Rapport S.M.R., 1930, p. 196.

(24) D'après Rapport S.M.R., 1930, pp. 204 et suiv.

ports de Dairen et Port-Arthur sont soumises au Bureau Naval de la Presqu'île de Kwantung.

Tuberculose et Sanatoria.

La tuberculose fait plus de ravages en Mandchourie qu'au Japon ou en Corée. Dans le T. à B. et la « Zone », avec une population dépassant 1.225.000 personnes, on estime qu'il y a environ 60.000 cas de tuberculose, soit 4,7 %. Dès 1922, la S.M.R. projetait la création d'un sanatorium pour tuberculeux, mais ce projet en fut mis à exécution que huit ans plus tard, en 1930. La construction du sanatorium, situé sur une colline, à Hsiaopingtao (en japonais : Shoheito), entre Dairen et Port-Arthur, fut commencée fin 1930 et terminée en 1932. Le terrain appartenant au sanatorium a une superficie d'environ 30 acres. L'édifice principal construit en briques couvre 6.950 mètres carrés. Le prix de l'édifice principal avec le dortoir des infirmières a dépassé 628.000 yens et celui du matériel et accessoires plus de 106.000 yens.

L'éducation médicale.

C'est après la terrible épidémie de l'hiver 1910-1911 que l'attention du monde médical fut attirée sur la Mandchourie et les pays environnants. Elle détermina une assemblée de la Conférence internationale des Epidémies, et aussi la création par la S.M.R. d'une Ecole de Médecine réalisée à Moukden, en juin 1911.

Le Service médical dans le T. à B.

Le Gouvernement de Kwantung s'occupe depuis 1907 de l'administration du Service médical dans le T. à B.

Dans 13 villes du T. à B., le Gouvernement de Kwantung entretient à ses frais des dispensaires avec des Docteurs officiellement nommés. Leur fonction principale est de participer à l'administration sanitaire et surtout à la vaccination.

La Croix Rouge Japonaise.

Cette société s'occupe d'assistance et traitements médicaux, des mesures de prophylaxie, et a entrepris des campagnes de propagande anti-tuberculeuse. Elle fonda un hôpital à Moukden. A la fin de l'année 1928, cette société comptait 83.112 membres, dont 42.180 Japonais et 40.932 Chinois, Russes et autres étrangers.

Approvisionnement en eau et installations d'égouts.

Une des causes principales des épidémies fut le manque d'eau potable garantie. L'eau de pluie que la population buvait était dangereuse. Les Russes avaient déjà construit des réservoirs.

voirs d'eau à Port-Arthur, Dairen et en certains points le long du chemin de fer, mais ils n'étaient pas suffisants.

La S.M.R. commença en 1907 la construction de réservoirs d'eau le long du chemin de fer et, en 1929, elle en avait doté 24 districts urbains le long de la ligne, y compris celui de Shahokéou, faubourg de Dairen. 9.530.000 mètres cubes d'eau ont été fournis en 1929. La dépense totale engagée pour la construction de ces réservoirs s'élève à environ 9.110.000 yens. Jusqu'en 1920, le revenu provenant de la taxe pour l'eau ne couvrait pas les frais, mais aujourd'hui, les recettes balancent les dépenses. Dans la Zone, une population d'environ 300.000 personnes a, en abondance, de l'eau potable et filtrée. Des experts médicaux de l'Institut d'Hygiène et des hôpitaux examinent l'eau potable de la Zone tous les mois et inspectent tous les puits deux fois par an.

Dans toutes les villes importantes de la « Zone », la S.M.R. a installé des égouts modernes.

Le Gouvernement de Kwantung a construit et entretient des réservoirs d'eau à Dairen, Port-Arthur et Kintchéou. A Dairen, la capacité journalière de débit d'eau était en 1928 de 24.600 tonnes. Les dépenses pour la construction de ces trois réservoirs sont les suivantes (25) :

Dairen	7.194.000 yens
Port-Arthur	569.000 »
Kin-tchéou	296.000 »
TOTAL	8.059.000 yens

Un système moderne d'égouts est établi à Dairen; coût : 2.871.000 yens; un autre à Port-Arthur, a coûté 250.000 yens.

Nous avons décrit brièvement ce que la S.M.R. a fait pour l'hygiène dans la « Zone ». Il nous reste à examiner les raisons et l'intérêt qui ont poussé la S.M.R. à ces efforts. Il est nécessaire, tout d'abord, de dire quelques mots sur l'état de santé des Japonais et des Chinois en Mandchourie.

D'une façon générale, le climat de la Mandchourie ne convient pas aux Japonais. C'est un fait connu et une des raisons pour lesquelles l'émigration japonaise en Mandchourie a échoué. La vulnérabilité aux maladies contagieuses et la mortalité comme suite à ces maladies est bien plus grande parmi les Japonais en Mandchourie, que parmi les Chinois; ces derniers sont beaucoup plus résistants et s'adaptent à tous les climats.

En 1930 et 1931, il y avait respectivement 11 et 16 fois

(25) Rapport S.M.R., 1930, p. 199.

autant de malades japonais que de malades chinois. Pour un malade chinois, il y en avait respectivement 50 et 69 japonais dans le T. à B. et la Zone. Sur 1.000 habitants japonais, il y avait, en 1930 et 1931, respectivement 15 et 11,3 malades, tandis que sur 1.000 habitants chinois, il n'y avait respectivement que 0,31 et 0,17 malades !

Voici maintenant pour la mortalité. En 1930 et 1931, pour 10.000 habitants (qu'ils soient chinois, japonais ou étrangers), on enregistra 15 et 11 morts parmi les Japonais, mais seulement 0,67 et 0,49 pour les Chinois. Sur les malades, le pourcentage des morts était le suivant : pour les Chinois en 1930 et 1931, respectivement 22 % et 30 %, tandis que le pourcentage pour les Japonais n'était que de 10 % pour chaque année.

Les années 1930 et 1931 étaient des années normales. Ainsi, il ressort que dans les années normales, il n'y a presque pas de malades chinois — par rapport aux Japonais —, mais que, sur le petit nombre de Chinois qui furent atteints d'une maladie contagieuse, le pourcentage de morts est supérieur 2 à 3 fois à celui des Japonais atteints.

Mais dans les périodes de grandes épidémies — d'après nos investigations, — les Chinois, et surtout les pauvres coolies chinois, en sont surtout les victimes. Si l'on se reporte aux *Foules d'Asie* de M. Dennery, la manière peu humaine et anti-sanitaire avec laquelle chemins de fer et lignes maritimes transportent les colons chinois, est une des causes importantes du nombre élevé de victimes chinoises. Par contre, les Japonais, bien que très éprouvés, ont moins de morts à déplorer, à cause des soins nombreux et persistants dont ils sont entourés de la part des services sanitaires de la S.M.R., du Gouvernement du Kwantung et de la Croix Rouge japonaise, bien que très éprouvés, ont moins de morts à déplorer.

Si, enfin, nous tenons compte du fait qu'aux yeux du Japon, les Japonais travaillant en Mandchourie pour l'expansion économique et territoriale japonaise, constituent, d'une façon générale, une élite du point de vue social, technique et surtout économique, une élite qu'il est indispensable de ménager, à qui il faut à tout prix procurer des soins attentifs. On comprend ainsi que la S.M.R. ait vraiment fait de grands efforts du point de vue médical et sanitaire.

Que quelques Chinois aient pu en profiter et qu'il y ait, en effet, dans le Territoire à Bail et dans la « Zone », des Chinois qui ont bénéficié des efforts d'hygiène et de modernisme de la S.M.R., nous nous en réjouissons les premiers. Seulement, c'est une très petite minorité qui est ainsi favorisée et les Chinois, aussi bien ceux du dedans que ceux du dehors de la

« Zone du S.M.R. », ont payé cher, directement et indirectement, ces quelques avantages non généralisés. N'oublions pas, d'ailleurs, que les Japonais n'avaient fait que suivre et imiter les Russes, qui contribuèrent sur le C.E.R. et surtout à Kharbine, à initier les Chinois au progrès moderne et à la science médicale occidentale.

Lors de la construction du C.E.R. et de son embranchement sud-mandchourien, les Russes avaient amené — en même temps que des ingénieurs et des militaires, — un grand nombre de médecins. Les Russes avaient une idée, peut-être exagérément pessimiste, quant à l'état sanitaire des Chinois en général et aux possibilités des épidémies en Mandchourie en particulier, et cela explique le nombre élevé de médecins et l'importance de leurs dépôts en matériel sanitaire. Ils ouvriront le long de la ligne en construction de nombreux dispensaires, quelques hôpitaux et pratiquèrent de nombreuses vaccinations.

D'ailleurs, les Chinois qui se rendaient en Mandchourie, aussi bien les autorités que le peuple, étaient animés d'un intérêt croissant pour le progrès et ils le réalisèrent effectivement dans une émulation tenace et continuelle. C'est ainsi que, partout en Mandchourie, les Chinois construisirent des hôpitaux, des centrales électriques, des services des eaux, des maisons modernes, et si ce progrès ne fut pas toujours aussi rapide qu'à Dairen et dans la « Zone », ce fut justement la S.M.R. et les Japonais qui empêchèrent les capitaux et les techniciens occidentaux, surtout américains, de venir les aider à construire un pays moderne.

Les Trois Provinces de l'Est chinoises contrôlées administrativement et politiquement par les Chinois, mais guidées et aidées, par exemple, par les techniciens et capitaux américains, auraient, sans aucun doute, fait des progrès autrement rapides.

Travaux publics et transformation urbaine.

Durant la pénétration russe, Yingkéou et Dairen étaient les seules localités accessibles au commerce en dehors des lieux où les Russes étaient installés. Mais tout le long de l'embranchement sud-mandchourien du C.E.R., les Russes avaient établi des agglomérations plus ou moins importantes : Port-Arthur, Liao-yang, Wafangtien, Tachitchiao et Kungchuling qui consistaient surtout en habitations pour les employés du chemin de fer, en casernements pour les soldats et maisons de commerce.

Leurs créations les plus importantes furent les villes et

ports de Dairen et Kharbine. Evidemment, la jalousie anglaise et la guerre russo-japonaise ne laissèrent pas aux Russes le temps nécessaire pour achever les constructions qu'ils avaient projetées et commencées. Néanmoins, lorsque la Russie tsariste se retira de la Mandchourie du Sud, elle laissa au Japon environ 5.000 bâtiments ou maisons couvrant 174 acres de terrain (26), c'est-à-dire un bon commencement d'agglomérations alors modernes. La S.M.R. n'avait qu'à continuer, achever ou moderniser. C'est ce qu'elle fit d'ailleurs.

En modifiant ça et là, en modernisant, la S.M.R. commença de construire des édifices à l'intérieur de ce qu'on appelle les enclaves japonaises sur le terrain des villes chinoises : à Moukden, Liaoyang, Tchangtchoen, Antoung et ailleurs. Au début, elle suivit le plan russe d'urbanisme — cercles concentriques, sorte de toile d'araignée — mais ensuite, elle adopta le système des blocs rectangulaires. Elle construisit des rues larges et bien pavées, des parcs, des marchés, des casernes, des postes de police, des cimetières. Elle édifia des centrales électriques, des usines à gaz et l'éclairage électrique, le gaz de cuisine furent installés dans les maisons des enclaves japonaises.

La S.M.R. accorda son assistance à des entreprises privées chargées de construire des lignes de tramways.

Elle s'occupa également, comme nous l'avons vu précédemment, de l'approvisionnement en eau et des égouts. Les canalisations d'eau primitivement construites par les Russes à Port-Arthur et à Dairen ont été agrandies, développées et améliorées par le Gouvernement de Kwantung. Des canalisations modernes ont été construites à Moukden, Liaoyang, Antoung, Tchangtchoen, et dans d'autres villes importantes. Dans les petits villages, des puits modernes ont été creusés.

La construction des enclaves japonaises entraîna des dépenses considérables qui ont dépassé 131.000.000 de yens (27). Si l'on y ajoute ce qu'ont coûté les centrales électriques, les usines à gaz et d'autres entreprises qui ont été remises aux soins d'entreprises particulières, les sommes investies par la S.M.R. dans ces entreprises s'élevaient à plus de 200 millions de yens (28).

Nous disions, plus haut, que la construction des enclaves japonaises avait coûté 131 millions de yens. En effet, la S.M.R. était en même temps grand entrepreneur et propriétaire. A preuves :

(26) Brochure de propagande S.M.R., avril 1935, p. 36.

(27) Rapport S.M.R., 1930, pp. 113-114.

(28) Rapport S.M.R., 1930, pp. 113-114.

Propriétés (bâties ou non) ..	113.098.811 yens
Constructions urbaines	18.073.430 »

TOTAL 131.172.241 yens

En plus, figure sur la liste des investissements des Services Publics la somme de plus de 8 millions 1/2 de yens pour maisons de rapport (29).

Si la S.M.R. achetait des terrains le long de la ligne, ce n'est pas qu'elle avait besoin de ces terrains pour elle-même. Mais elle se rendit propriétaire de ces terrains pour procurer aux industriels et commerçants japonais l'emplacement nécessaire aux entreprises qu'ils voulaient fonder et en même temps leur procurer les avantages et les privilèges de la « Zone », car aussitôt un terrain acheté par la S.M.R., celui-ci fut automatiquement « incorporé » dans la « Zone » du S.M.R.

Mais elle ne vendait pas les terrains, elle les louait seulement et à un loyer modéré. Pour éviter la monopolisation, elle avait fixé un maximum de terrain qu'une personne ou entreprise pourrait louer (30). Elle agit là, en somme, comme représentant du Gouvernement japonais, avec la mission de développer l'emprise et l'expansion japonaise en Mandchourie.

En 1905, les Russes avaient laissé environ 5.000 bâtiments aux Japonais. Or, en 1934-1935, la S.M.R. est le propriétaire de 16.754 bâtiments ou maisons et de 49.386 hectares de terrain (31). C'est dire que la S.M.R. avait triplé son domaine.

Parmi les investissements qui figurent dans les Services Publics, nous trouvons encore les suivants :

Laboratoire agricole	820.657 yens
Laboratoire vétérinaire	618.267 »
Halles (marchés)	67.819 »
Abattoirs	201.879 »
Pompiers et sapeurs	346.109 »
Laboratoire central	2.772.731 »
Laboratoire Géophysique	164.080 »
Ferme modèle	147.416 »
Station d'expérience fruitière .	206.522 »
Reboisement	534.325 »
Prospection minière	287.329 »
Musée des matières premières .	16.205 »
Divers, etc... ..	977.783 »

Normalement, on peut considérer ces activités comme ayant le caractère d'« utilité publique ». Mais, comme précédemment, il convient d'ajouter qu'elles ont été inaugurées avant tout au profit de la S.M.R. et des enclaves japonaises.

(29) Rapport S.M.R., 1936, p. 146.

(30) *Vingt ans de l'histoire de la S.M.R.*, pp. 183-184.

(31) Brochure de propagande S.M.R., 1935, p. 35.

CHAPITRE II

AUTRES ORGANES AU SERVICE DE LA S.M.R.

Dans le présent chapitre, nous traiterons de l'activité des trois organes japonais en Mandchourie :

- 1° Les gardes du Chemin de fer;
- 2° La police;
- 3° L'organisation du service consulaire japonais.

Bien que nous traitions chacun de ces organes comme s'ils étaient indépendants et avaient leur domaine délimité, cependant — en réalité — ils se trouvent en coopération étroite avec la S.M.R. qui leur a tracé les grandes lignes de leur conduite, ce qui ne doit pas être perdu de vue.

§ 1. - Les Gardes du Chemin de fer

Les gardes japonais du chemin de fer ne constituent pas, à proprement parler, une force armée spéciale, pourvue d'insignes distinctifs. On rencontre bien dans les trains de la S.M.R., des agents dits « gardes » chargés de la police des convois, mais ces agents sont en nombre infime. Les gardes véritables sont des troupes de l'armée régulière japonaise, répartis entre les stations les plus importantes de la ligne. Leurs garnisons sont à : Tchang-Tchoen, Kungchouling, Tiehling, Moukden, Liaoyang, Haïtcheng, Liou-chou-toen (1).

Le quartier général de l'armée se trouve à Port-Arthur et le quartier général divisionnaire à Liaoyang. Les agents dits « gardes » ont leur quartier général à Kungchouling. Le nombre des troupes japonaises, stationnées dans les différentes

(1) La plupart des renseignements du présent chapitre sont puisés au Document chinois, n° 7, p. 8.

localités de la zone, varie; il paraît longtemps avoir oscillé entre 12.000 et 14.000 hommes. Ces effectifs, ainsi que ceux des troupes stationnées dans le Territoire à bail, relèvent du général ou du lieutenant-général commandant l'armée du Kwantung, qui est directement responsable vis-à-vis de l'Empereur de la défense du T. à B. et de la garde des lignes japonaises de la S.M.R.

Cette armée japonaise du Kwantung comprend (2) :

- la division dite manchourienne,
- la garnison indépendante,
- le corps de gendarmerie du Kwantung,
- le corps d'artillerie lourde de Port-Arthur,
- les troupes de la forteresse de Port-Arthur.

Aspect juridique.

En de nombreux ouvrages et articles, le non fondé du maintien des troupes et des gardes japonais a été démontré. Nous n'entrerons donc pas ici dans d'amples considérations juridiques, et nous nous bornerons à énumérer brièvement les éléments essentiels de la question, à ce point de vue.

Quand le Japon, après la guerre russo-japonaise, hérita des concessions et des droits de la Russie en Mandchourie du Sud, le Japon s'engagea à observer strictement les stipulations du contrat passé le 8 septembre 1896 entre le gouvernement chinois et la Banque russo-chinoise pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de l'est chinois. Or, l'article 8 de ce contrat interdit formellement le stationnement de troupes. Voici la teneur de l'article 8 :

La Société n'est responsable que des troupes et du matériel de guerre russe, expédiés en transit par cette ligne; ils seront acheminés directement d'une gare russe à l'autre, sans s'arrêter en route, sous aucun prétexte, plus qu'il n'est strictement nécessaire.

Il ressort de cet article que la Russie avait reçu le droit de transit et non de stationnement de troupes. Elle avait reçu ce droit de transit parce que deux parties de son territoire asiatique étaient liées, au point de vue des communications rapides et pratiques, par la ligne du chemin de fer de l'Est chinois, qui traversait le territoire des Trois Provinces de chinoises. Mais, pour le Japon, ce droit de transit ne pouvait logiquement exister, car il n'avait pas, comme la Russie, deux gares japonaises ou deux territoires japonais à lier par la ligne de la S.M.R., héritée de la Russie. Par conséquent, le transfert de la S.M.R. par la Russie au Japon ne conféra aucunement à ce dernier, du point de vue pratique et logique, le

(2) *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 48-49.

droit de transit de troupes, et même, si une telle possibilité de transit avait existé, le stationnement de troupes japonaises le long du chemin de fer ne lui eût pas été permis.

L'article 11 du traité sino-japonais du 22 décembre 1905, spécifie d'ailleurs :

Le Gouvernement Impérial japonais prend l'engagement que tant en ce qui concerne le Territoire à bail qu'en matière de construction et d'exploitation de chemin de fer, il s'emploiera consciencieusement à se conformer aux arrangements primitifs conclus entre la Chine et la Russie...

Par l'adjonction de deux articles additionnels séparés au traité de Portsmouth du 5 septembre 1905, la Russie et le Japon avaient, comme nous allons le voir, réglé entre eux la question des gardes sans demander l'assentiment de la Chine. En effet, par le premier article additionnel, au traité conclu, entre eux, les deux Hautes Parties Contractantes s'engageaient à évacuer complètement et simultanément les Trois Provinces de l'Est et à les restituer entièrement à l'administration exclusive de la Chine, à l'exception du Territoire à bail. L'article ajoutait :

Les Deux Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de maintenir des gardes pour protéger leurs lignes respectives de chemin de fer en Mandchourie. Le nombre de ces gardes ne pourra pas excéder quinze par kilomètre et, dans cette limite maxima, les commandants des armées japonaises et russes fixeront d'un commun accord le nombre des gardes à employer, aussi bas que possible, eu égard aux nécessités réelles.

Cet accord conclu en dehors d'elle ne lia aucunement la Chine, et elle n'y a, en effet, jamais donné son assentiment.

Les procès-verbaux des négociations qui ont précédé la signature des traité et convention additionnelle du 22 décembre 1905, font ressortir clairement le caractère temporaire de la présence des gardes japonais du chemin de fer. On y trouve une déclaration faite par les plénipotentiaires chinois, en date du 17 décembre, qui est ainsi conçue (3) :

Bien qu'il soit mentionné aux articles de la Convention Additionnelle que le Japon maintient des gardes du chemin de fer depuis Changchun jusqu'à la limite du territoire loué à bail de Port-Arthur et Talienwan, la Chine considère cette question comme non-résolue, et il est nécessaire que cette réserve soit portée au procès-verbal de la Conférence.

En ce qui concerne le droit de police, la Chine ne l'a jamais reconnu à la Russie. Tout au contraire, l'article V du contrat sino-russe sus-mentionné, était ainsi libellé :

(3) Document chinois, n° 7, p. 15.

Le gouvernement chinois prendra des mesures pour assurer la sécurité du chemin de fer et des personnes à son service, contre toute attaque.

D'après ce texte, le droit de police et de protection appartient à la Chine, ce qui, d'ailleurs, n'est pas autre chose que le droit naturel de tout Etat souverain d'assurer la police de son propre territoire.

Cependant, le gouvernement russe fit approuver par ukase impérial russe, du 16 décembre 1896, les statuts de la Compagnie du chemin de fer de l'Est chinois, dont voici l'article :

Maintien de la sûreté et de l'ordre sur le chemin de fer. Art. 8. — Le gouvernement chinois s'est chargé de prendre des mesures pour assurer la sécurité du chemin de fer et des personnes à son service, contre toute attaque extérieure. L'observation de la loi et le maintien de l'ordre sur les terrains assignés au chemin de fer et sur ses dépendances seront confiés à des Agents de Police nommés par la Compagnie. La Compagnie préparera et établira des règlements de police à cet effet.

Cette abusive rédaction des statuts intérieurs de la Compagnie ne lie pas non plus la Chine, qui n'y a jamais donné son assentiment. On remarquera l'ambiguïté du mot « extérieure » ajouté à « ... contre toute attaque », et le complément de l'article ajouté arbitrairement par la Russie dans les statuts.

Abstraction faite des empiètements commis aussi bien par le Japon et que la Chine a dû subir, en ce qui concerne le « droit » de stationnement de troupes et de police dans la « Zone », le Japon, par l'article 2 de la convention additionnelle du 22 décembre 1905, a néanmoins pris vis-à-vis de la Chine des engagements formels quant à l'évacuation de la « Zone ». Voici la teneur dudit article :

En vue du désir sérieux exprimé par le gouvernement chinois de voir retirer les troupes et les gardes voies ferrées japonaises et russes en Mandchourie, aussitôt que possible, et afin de donner satisfaction à ce désir, le Gouvernement impérial japonais, dans le cas où la Russie accèderait au retrait de ses gardes de voies ferrées, ou dans le cas où d'autres mesures convenables seront prises d'un commun accord entre la Chine et la Russie, consent à prendre des mesures semblables, en conséquence. Quand la tranquillité aura été rétablie, en Mandchourie, et que la Chine sera elle-même capable d'assurer une protection complète de la vie et des biens des étrangers, le Japon retirera ses gardes des voies ferrées simultanément avec la Russie.

Les Plénipotentiaires japonais déclarent que les gardes du chemin de fer stationnés entre Changchun et la ligne frontière du Territoire à bail de Port-Arthur et de Dairen, ne seront pas autorisés, avant leur retrait de la Chine, ou à s'avancer sans autorisation au delà des limites du Chemin de fer.

Or, il est patent que, dès avant les accords sino-soviétiques du 31 mai 1924, la Russie avait cessé d'entretenir des gardes sur la ligne, la protection du chemin de fer et de ses agents ayant été assumée par la Chine elle-même, en conformité de l'article 8 du contrat de concession du 8 septembre 1896. Cet état de choses fut confirmé par l'article 9 de l'Accord de principe du 31 mai 1924, entre la Chine et l'U.R.S.S., et la Chine était en droit d'attendre de la part du Japon, le geste correspondant et similaire auquel il s'était engagé le 22 décembre 1905 comme nous l'avons relaté. Mais le Japon refusa d'accomplir ce retrait simultané.

Cependant, il est un point sur lequel aucune controverse n'est possible : c'est lorsque le Japon emploie des « gardes du chemin de fer » à des opérations de police effectuées en dehors de la « Zone du chemin de fer ». Les procès-verbaux des négociations du traité de décembre 1905 contiennent, en effet, le passage suivant :

Or, la Chine a relevé depuis 1905 des faits nombreux d'immixtion des gardes dans l'administration chinoise et des cas non moins fréquents où les gardes se sont avancés sans autorisation au delà des limites du chemin de fer.

La question des gardes du chemin de fer a été soulevée à plusieurs reprises par la Chine, notamment à la Conférence de la Paix de 1919, et à la séance du Comité du Pacifique du 2 décembre 1921, lors de la conférence de Washington. Maintes fois, la Chine a offert de se charger de la protection de la ligne de la S.M.R., mais chaque fois le Japon a refusé.

Quand la délégation chinoise au Comité du Pacifique, de 1921, après avoir exposé d'une façon très nette les raisons de droit qui justifiaient sa demande de retrait des gardes japonais du chemin de fer, réitéra d'une manière précise et ferme son offre de se charger de la protection de la ligne de la S.M.R., le Japon déclina cette offre.

Résumons donc la position chinoise du point de vue du droit (4) :

a) La Chine n'a reconnu au Japon aucun droit de principe à l'établissement des gardes.

b) Le maintien de ces gardes avait un caractère purement provisoire.

.*

Nous avons vu que le stationnement aussi bien que le maintien des gardes du chemin de fer n'est pas conforme aux traités. Pour le justifier, les Japonais invoquaient la présence des bandits.

(4) Document chinois, n° 7, p. 16.

Des statistiques japonaises existent en effet, selon lesquelles on peut « constater » qu'il y eut bien, en moyenne, un acte de banditisme par jour dans la « Zone du S.M.R. », et cela malgré la présence — celle-ci réelle — des gardes, soldats et policiers japonais qui, s'ils étaient répartis le long de la voie, donnaient une garde de 12 à 15 hommes par kilomètre de 1.000 mètres. Mais statistiques et réalité sont-elles tout à fait synonymes ?

Y avait-il des bandits en Mandchourie ? Sans doute ! Seulement, il est nécessaire de préciser le caractère, aussi bien des brigands que de leurs actes de brigandage.

Les bandits étaient-ils toujours indépendants ? Réponse japonaise : « Pendant la guerre russo-japonaise, les bandits mandchouriens furent souvent utilisés par les deux belligérants dans leurs services de reconnaissance » (5).

Les actes de banditisme étaient-ils aussi nombreux et fréquents que « prétendent » les statistiques japonaises ? M. Labroue qui, en 1910-1911, fit un voyage en Mandchourie, nous en parle en termes ironiques :

... La présence de troupes japonaises dans la Mandchourie, en violation du traité de Portsmouth, est un fait patent. Pour prolonger avec quelque vraisemblance son occupation militaire, le Gouvernement de Tokio invoque la nécessité de protéger la voie ferrée contre les entreprises des Koungouzes. Redoutables pirates du désert, bandits innombrables : ainsi les qualifie la presse officieuse japonaise ; qui, de temps en temps, annonce qu'ils ont attaqué le train japonais, mais ont été repoussées avec pertes par les vaillantes troupes nippones. Attaques, souvent imaginaires, dont on reçoit rarement confirmation, mais qui justifient les expéditions des soldats dans l'intérieur, *car ne sont eux, plus que les Koungouzes, qui courent la campagne* et, selon le mot du *Times*, « dépassent les limites de leurs attributions ». C'est en vain qu'au cours de mes divers trajets sur le S.M.R., je me suis « bercé dans l'espoir d'assister à un beau petit combat. J'ai demandé à des Européens qui fréquentaient cette ligne, quelle idée ils avaient des Koungouzes. Ils n'en ont aucune, J'ai bien vu des soldats japonais le long de la voie et même dans les wagons, mais jamais la tresse d'un Koungouze. Les Koungouzes se sont-ils perdus ? Récompense à qui les retrouvera... C'est en tout cas sous ce prétexte qu'une division japonaise est installée en Mandchourie, sans compter les douze bataillons indépendants qui y tiennent garnison (6). »

L'activité des bandits n'était-elle pas accrue du fait des interventions étrangères sur le sol mandchourien ? Voici ce qu'en pense un écrivain étranger, M. le Dr Dugald Christie C.M.G., qui a séjourné en Mandchourie de nombreuses années :

(5) Rapport S.M.R., 1930, p. 14.

(6) Labroue, *op. cit.*, pp. 278-279.

Pendant les douze ans qui ont précédé la première invasion japonaise, on pouvait voyager dans tous les sens dans les Trois Provinces de l'Est, sans aucune escorte. Les brigandages existaient dans les régions montagneuses reculées, mais étaient bien tenus en échec par la main ferme du Gouvernement (chinois). La guerre apporte toujours du désordre, et chacune des trois guerres qui ont dévasté le territoire, de 1894 à 1905, a provoqué une forte recrudescence du brigandage et un relâchement de l'autorité (7).

Une question se pose encore, à savoir : d'où les bandits tenaient-ils les armes et les munitions ? La plupart des armes étaient soit modernes et japonaises, soit des fusils russes d'anciens modèles pris par les Japonais durant la guerre. La S.M.R. avoue que 25 % étaient d'origine japonaise (9). La contrebande et le trafic d'armes se faisait surtout par Dairen et le T. à B., en connivence avec ou toléré par les autorités japonaises.

Le premier ministre japonais, M. Terauchi, répondant dans la diète, en janvier 1917, à une interpellation relative à la Société Taihei, admit ouvertement, que les marchands et les militaires japonais avaient l'habitude de pourvoir d'armes les bandits, dans les Trois Provinces de l'Est (10).

*
**

Sur l'attitude et les méthodes de l'armée japonaise de Kwantung et de leurs agents d'information, voici quelques appréciations dues à la plume de l'infatigable M. Labroue :

... C'est sans doute en vue d'opérations à main armée que les Japonais multiplient en Mandchourie comme ailleurs, les reconnaissances et les établissements militaires. Quand les agents d'information japonais ne débitent pas de pétrole, ils vendent des remèdes. Nombreux sont ces colporteurs de drogues qui, de temps en temps, dans la campagne, s'arrêtent pour mesurer une altitude, sonder un cours d'eau, prendre un levé. Jadis, le métier de bonze était plus en honneur que celui de marchand de remèdes. Mais il se fit, pendant la guerre (russo-japonaise), une certaine consommation de ces bonzes improvisés, que les Russes fusillaient, après avoir extrait de leurs poches leurs appareils photogéniques et topographiques. La profession de pharmacien ambulant comporte, paraît-il, plus de sécurité et de discrétion...

... Il y a, en Mandchourie, division qui change périodiquement, tantôt la 3^e, tantôt la 10^e, tantôt la 11^e, etc... Grâce à ce roulement, qui n'est pas sans rappeler le roulement auquel recourait le gouvernement prussien au temps de Napoléon I^{er}, une masse considérable de troupes japonaises peut se familiariser en pleine paix, avec le pays, le climat, la langue, les mœurs de la Mandchourie (11).

(7) Publié dans « The Scotsman » Edinburgh, et reproduit dans la « China Weekly Review », vol. 59, n° 11, p. 338, du 13 février 1932.

(9) Rapport S.M.R., 1930, p. 16.

(10) Document chinois, n° 22, p. 10.

(11) Labroue, *op. cit.*, pp. 278-279.

§ 2. - Police

Depuis juillet 1906, les services de la police dans le T. à B. et dans la « Zone » se trouvent sous le contrôle du Gouvernement de Kwantung. Cette police fonctionne sous les ordres du Directeur Général du Gouvernement du Kwantung. Mais, chose curieuse, cette police étend même, contre tout droit, son activité en dehors du T. à B. et de la « Zone », et cela dans ce que les Japonais (par euphémie) appellent les Districts de la Juridiction consulaire japonaise. C'est à partir de janvier 1908 que le Gouvernement du Kwantung nomma — *ex-officio* — et y envoya des agents et officiers de police spéciale.

Durant la Grande Guerre, les officiers du corps de gendarmerie de l'armée japonaise de Kwantung occupaient également — *ex-officio* — d'importants postes de police.

En 1906, le nombre des agents de police était de 931, dont 250 auxiliaires chinois, et les dépenses atteignaient la somme de 500.000 yens. Au 31 mars 1930, on compte 3.042 agents, dont 766 auxiliaires chinois, et les dépenses pour l'année 1930 se sont élevées à 4.306.000 de yens. C'est-à-dire que, durant une période de 23 ans, le nombre total des agents de police, aussi bien le nombre des agents japonais que celui des auxiliaires chinois, a plus que triplé, tandis que les dépenses annuelles de cette même police se sont multipliées plus de huit fois !

On peut supposer qu'une partie de ces dépenses a été employée en fonds secrets.

En 1930, il y avait dans le Territoire à bail, 3 sections de l'Administration civile contrôlant le service de police, et 5 postes de police. Dans la Zone, il y avait 14 postes de police et, dans les districts consulaires, japonais, 6 postes de police, en tout 25.

Lorsqu'on sait avec quelle facilité les Japonais traitent de « bandits » leurs adversaires politiques parmi les Chinois, on est forcé de ne pas prendre au tragique ces soi-disant cas de « banditisme », attendu que nous sommes tenus dans l'ignorance en ce qui concerne les circonstances.

Voici, pour terminer, quatre cas patents où la police ou les gardes japonais sont intervenus dans l'administration locale chinoise et où ils sont sortis, sans permission, des limites de la Zone :

a) Le 8 septembre 1914, un magistrat, M. Orittsienken, du district de Penhsihu, fut arrêté par la police japonaise (cas d'intervention dans les affaires d'administration locale).

(12) Rapport S.M.R., 1930, pp. 83-84.

b) Le 27 janvier 1919, encore une fois, le magistrat de Penhsihu, M. Pai Shian'chun, est arrêté par la police japonaise.

c) Le 2 mai 1931, un Chinois, nommé Mi Shamken, est arrêté par la police japonaise et exécuté.

d) Le 15 juin 1931, cinq Chinois sont tués par la police japonaise à Yaochow.

Ces faits sont en violation flagrante de l'article 2 du protocole additionnel du Traité de Pékin de 1905, signé par le Japon (13).

§ 3. - L'organisation consulaire japonaise

Le Consulat général de Moukden, qui dirige les activités des Consulats généraux, Consulats et vice-consulats japonais en Mandchourie, remplit une mission qui dépasse celle confiée, en général, à un Consulat Général, selon les habitudes internationales. En dehors de l'activité consulaire ordinaire, il exerce, « de fait », contre le droit international aussi bien que contre les traités sino-japonais, des fonctions judiciaires et de police, ainsi que des services de surveillance et de renseignements qui, ordinairement, sont dirigés par les services spéciaux d'une légation ou ambassade.

Le Consul Général japonais est, en outre, de plein droit, Secrétaire général du Gouvernement de Kwantung.

Voici un tableau qui montre le réseau consulaire japonais en Mandchourie (14) :

Le réseau consulaire japonais en Mandchourie comprend un Consulat général à Moukden avec deux vice-consulats à Tunhua et Hsin-min-fou.

On compte, en outre, 3 Consulats généraux à Kharbine, Kirin et Chientao et 3 Consulats à Manchouli, Tsitschad et Tchang-tchoen.

12 vice-consulats leur sont rattachés.

Les méthodes et la conduite des Agents consulaires du Japon sont caractérisées par un observateur, M. Labroue (15). En effet, dès 1911, cinq ans après l'entrée des Japonais en Mandchourie, il écrivait :

Déciles au Gouvernement de Tokio et *combinant leur action avec la S.M.R.*, les Agents consulaires du Japon en Mandchourie sont les instruments officiels chargés de travailler là-bas au rayonnement du Pays du Soleil Levant. Nulle autre nation n'entretient autant de ces agents-là en Mandchourie. Outre les Consulats Généraux de Kharbine et de Moukden, il y a, en effet, huit agences con-

(13) Siu King Yuan, *Le règlement des différends internationaux et le conflit sino-japonais*, pp. 165-166.

(14) D'après *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 50-51.

(15) Labroue, *op. cit.*, p. 276.

sulaires japonaises, à Niou-tchouang, Antoung, Kirin, Koang-tcheng-tzé, Tieh-ling, Liao-yang, Tsitsihar et Hésin-min-toun. De toutes ces agences, c'est celle de Moukden qui est la plus importante, c'est elle qui centralise les informations, donne le mot d'ordre, répartit les émissaires, et ces émissaires sont nombreux. Croirait-on que le seul Consulat de Moukden est assisté de 60 constables chargés du service d'information.

Sur leur attitude et leur méthode, M. Labroue donne ensuite le croquis suivant :

Les agents japonais savent l'art de s'insinuer dans la connaissance des hommes et du pays, de pousser des enquêtes, de se ménager des attaches. Dans ce but, ils ont là comme en Corée, mis la main sur la presse. Des deux journaux chinois qui s'impriment à Moukden, l'un est ouvertement, et l'autre discrètement dirigé par des Japonais. Se ménager l'opinion n'est presque rien, en Chine. Mais s'attacher les mandarins, voilà l'essentiel. Il faut les voir, ces petits Japs, graviter autour du palais du Vice-Roi de Moukden, le regard fuyant, les yeux clignotants, les manières doucereuses, s'implanter, s'imposer, éconduits par la porte, rentrer par la fenêtre, présents à tout et partout. Le vice-Roi offre-t-il un dîner au corps consulaire ? Les agents consulaires s'y rendent, au nombre de deux ou trois par pays représenté ; mais ne voit-on pas s'avancer toute une kyrielle de Nippons, ban et arrière-ban de fonctionnaires japonais de tout acabit, petit monde grouillant, aux dents longues..., l'oreille aux aguets, le calepin en poche ? On se fût cru, ce jour-là, à ces fêtes que donnait le Gouvernement de Séoul dans les années qui y précédèrent l'établissement du « protectorat » japonais. Là aussi, ils étaient nombreux et mielleux, et, un beau jour, on les entendit répéter — ou à peu près — le vers fameux :

« La maison est à moi : c'est à vous d'en sortir. » Parions que l'Orgon chinois n'aura guère à se féliciter davantage de l'hospitalité qu'il accorde à M. Tartuffe, dût-il en recevoir, comme le vice-roi de Moukden, M. Hési, en mai 1911, le grand cordon de l'Ordre du Soleil Levant.

*

**

Contrairement aux traités, le Japon maintient dans la seule région consulaire de Yenché, 29 officiers et 306 policiers japonais (17). Dans six autres districts consulaires, le Japon maintient 48 postes de police. En même temps, les Consulats exercent la juridiction dans leurs districts, ce qui également est contraire aux traités.

(17) Document chinois, n° 18, p. 29.

QUATRIEME PARTIE

**L'ACTIVITE INTERNATIONALE
EN MANDCHOURIE**

Dans la partie présente, nous allons décrire d'une façon sommaire ce qu'ont été l'activité et les efforts des autres puissances étrangères dans les Trois Provinces de l'Est chinois.

CHAPITRE PREMIER

LA POLITIQUE DE LA « PORTE OUVERTE » ET DE LA « CHANCE EGALE »

Ce sont les Américains qui ont lancé le fameux slogan de la politique de la « porte ouverte » et de la « change égale » pour les investissements capitalistes des différentes nations en Mandchourie.

Ces mots d'ordre furent d'abord dressés contre l'essai de la Russie et des Tsars de s'emparer du contrôle militaire et économique de la Mandchourie; quand le Japon prit la place de la Russie, en vue d'en faire une colonie nippone, ce furent avec ces mêmes mots d'ordre que les Américains tentèrent de leur barrer la route.

Autour de ces mots d'ordre, ont été fondés, entre 1906 et 1931, plusieurs organismes plus ou moins internationaux, afin de donner à tous les pays désireux de participer au développement — et aux bénéfices y afférents — de la Mandchourie une chance égale, et ainsi de barrer le chemin aux pays particuliers qui y voulaient tout monopoliser à leur profit exclusif.

Disons tout de suite que toutes ces tentatives — relativement louables — échouèrent, car bien que conçues dans un esprit international, elles se heurtèrent aux appétits et à l'égoïsme de la plupart des pays.

Le 6 septembre 1899, les Etats-Unis, qui suivaient avec attention le développement de la situation en Extrême-Orient, firent, par la bouche de M. John Hay, secrétaire d'Etat, une déclaration aux Puissances intéressées, dans laquelle il insista sur deux principes fondamentaux : 1° la chance égale de toutes les nations dans leurs entreprises en Mandchourie; 2° la garantie de l'intégrité territoriale et administrative de la Mand-

chourie (1). Cette déclaration fut renouvelée le 20 mars 1900.

Afin de faire obstacle à l'emprise russe sur la Mandchourie, le Japon se joignit aux Etats-Unis et à l'Angleterre quand ces pays intervinrent, dans le sens de la déclaration américaine, à Saint-Pétersbourg et à Pékin. A cette occasion, le Japon faisait savoir qu'il était uniquement animé d'un désir sincère de maintenir les principes de la politique de la « porte ouverte » et de l'intégrité de la Chine.

Après la défaite russe, en 1905, le Japon renversa radicalement sa position, bien qu'il se gardât d'en rien dire publiquement. Mais, les Etats-Unis veillaient. Le Japon ayant pris la place de la Russie, sa politique en Mandchourie s'avéra dès le début monopoliste, et alors une série de tentatives d'internationalisation du développement industriel et ferroviaire de la Mandchourie commença, inspirée et poussée par les Etats-Unis.

D'abord, saisissant l'occasion, le Président Roosevelt, s'interposa entre la Russie et le Japon, en leur offrant ses bons offices pour la conclusion de l'Armistice et de la Paix. On ne peut pas dire que Roosevelt a réussi, car la Russie et le Japon s'entendirent d'une manière en concluant la paix sur le dos de la Chine. Néanmoins, les Etats-Unis ne se découragèrent pas.

(1) Foreign relations of the U.S. 1899, pp. 128-143; Moovès, Digest of international Law., vol. V, pp. 534-549.

CHAPITRE II

PLANS ET PROJETS INTERNATIONAUX

Voici la nomenclature des différentes tentatives d'internationalisation du développement de la Mandchourie, presque toutes d'inspiration américaine :

- a) Projet Harriman;
- b) Projet du chemin de fer Hsinmintun-Fakoumen;
- c) Projet du chemin de fer King-Chow à Aigun;
- d) Plan Knox de neutralisation des chemins de fer mandchouriens;
- e) Les consortiums bancaires :
 - 1° le Consortium des quatre Puissances,
 - 2° le Consortium des Six puissances,
 - 3° le nouveau Consortium de 1919;
- f) La conférence de Washington, et le Traité des Neuf Puissances.

a) Le Projet Harriman

En pleines négociations de paix, il fut sérieusement question, en apparence, du retentissant Plan Harriman, appelé ainsi d'après le nom de son auteur, le grand financier américain qu'on surnommait « Roi des Chemins de fer américains » (1). D'après ce projet, le chemin de fer Sud-Mandchourien devait être vendu à un consortium mixte-américain-japonais moyennant paiement de 110 millions de yens. Le 12 octobre 1905, le baron Katsura, en accord avec le Conseil des Ministres, conclut avec Harriman un accord préliminaire dans ce sens. Cependant, lorsque le baron Komura, adversaire résolu du projet Harriman, rentra à Tokio, apportant le texte du traité de Portsmouth, il « réussit à convaincre » ses collègues, s'ils

(1) G. Kennan, *E. G. Harriman, a biography*. Boston, New-York, 1922, vol. 11, chapitre XVIII, Far Eastern Plans.

n'étaient pas convaincus d'avance, et par la suite, le contrat préliminaire avec Harriman fut répudié et annulé.

Cette comédie diplomatique fut jouée d'abord sur le dos de la Chine, mais, grâce à la connivence anglaise, elle permit au Japon de jouer les Etats-Unis. Le Japon accepta avec empressement l'offre de médiation du Président Roosevelt pour obtenir un arrangement circonstanciel avec les Etats-Unis, avec une atténuation de l'application des principes de « porte ouverte » et de « chance égale » pour la Mandchourie.

En même temps que le Ministre des Affaires Etrangères Japonais, le baron Komura, envoya aux Etats-Unis pour négocier la paix, se faisait doux et sage, afin d'acquérir les bonnes grâces des Américains, le Premier Ministre japonais, le baron Katsura, à Tokio, jonglait avec le mirage d'une coopération éventuelle américaine-nippone pour l'exploitation de la Mandchourie, jusqu'à signer le contrat préliminaire avec Harriman, pour, une fois le traité de Portsmouth signé, laisser tomber froidement les Etats-Unis et Harriman et obtenir tout de suite, sur le marché de Londres, tous les capitaux nécessaires à l'exploitation de la Mandchourie. Pour prévenir tout retour de coopération américano-japonaise, le Japon fit insérer dans le Décret impérial et le Règlement d'incorporation pour la S.M.R., la clause qui réservait aux Gouvernements japonais et chinois et à leurs ressortissants respectifs, le droit de souscription aux actions de la S.M.R.

b) **Projet du Chemin de fer Hsinmintun-Fakumen**

L'ANGLETERRE ET LE PROJET DU CHEMIN DE FER

Hsinmintun-Fakumen. — Lorsque, vers 1907, M. Hsu shih chang fut nommé au poste de Vice-roi des Trois Provinces de l'Est, il eut, comme première préoccupation, de développer les lignes ferroviaires de cette contrée. Son plan comportait la construction d'une voie ferrée reliant le Kirin et le Heilungkiang au Nord de la Chine (2). Son projet reçut l'appui des ressortissants anglais du port de Niéou-tchouang. A cet effet, il signa, le 6 novembre 1907, avec une firme anglaise, Pauling and Company, un accord relatif à la construction d'un chemin de fer, long d'environ 50 milles, partant de Hsinmintun et allant à Fakumen, ville d'une activité considérable, au centre du Liaoning. Conformément à cet accord, les capitaux nécessaires à la construction devaient être fournis par The British

(2) Tong-San-Ch'eng-Tseng-Luoh : Recueil des matières administratives des trois provinces de l'Est sous le vice-roi Hsu-shihéchang, 1907-1908, vol. XI, p. 47.

(3-4) Herbet Croly Empire of Far-East, etc., *op. cit.*, p. 243.

and Chinese Corporation, sous forme d'un emprunt émis par le gouvernement chinois (3). Un accord complémentaire y avait été joint, en vue d'étendre la construction de la ligne jusqu'à Tsitsihar, la capitale du Heilungkiang (4). Au point de vue du Gouvernement chinois, étant donné l'existence du Sud-Mandchourien et de l'Est Chinois contrôlés respectivement par le Japon et la Russie, la ligne projetée était une proposition fort intéressante, vu que, pour des raisons stratégiques, une telle opération était absolument nécessaire à la Chine pour faciliter la défense de ses territoires lointains de la Mandchourie. De plus, comme la contrée traversée par la ligne projetée était le centre agricole le plus prospère de la Mandchourie, la création de moyens de communication constituait une nécessité absolue pour le bien du pays traversé et pour la Mandchourie tout entière. Ceci était hautement conforme à l'esprit et à la lettre des stipulations contractuelles qui visaient la Mandchourie et aux déclarations répétées des Puissances intéressées, concernant cette même région.

Aussitôt que la nouvelle de ce contrat se répandit, le Japon protesta auprès du Gouvernement chinois sous prétexte que la ligne en question porterait atteinte aux Chemins de fer Sud-Mandchouriens. Il fondait son opposition sur une clause d'un prétendu accord secret joint à la convention additionnelle de 1905.

Le Gouvernement chinois ne pouvait pas accepter pareille argumentation. Il réfuta d'abord l'existence légale d'une telle « clause secrète ». Ensuite, il démontra que la ligne projetée était suffisamment éloignée du Sud-Mandchourien pour ne pas pouvoir être qualifiée de ligne concurrente ou parallèle à ce dernier, et capable de lui causer aucun préjudice sérieux. Cette manière de voir était d'ailleurs partagée par les observateurs anglais, en particulier par la Chambre de Commerce de Niéou-tchouang, composée surtout de sujets anglais (6).

A trois reprises, le Japon essaya d'intimider la Chine par ses violentes protestations. Au dernier moment, il demanda que, si la construction de la ligne Hsinmintun-Fakumen était effectuée, la ligne se raccordât avec Tiehling, station du Chemin de fer Sud-Mandchourien. Cette proposition équivalait à supprimer l'intérêt qu'il y avait à construire la nouvelle ligne. Le Gouvernement chinois proposa alors de soumettre la question entière à la Cour d'arbitrage de La Haye, pour demander une solution. Mais le Japon refusa (7).

Dans ces circonstances, quelle devait être l'attitude de l'An-

(5-6) Vawton, *op. cit.*, vol. XI, pp. 1223-1224.

(7) Vawton, *op. cit.*, vol. XI, p. 1220.

gleterre, dont les ressortissants étaient en cause ? Déjà le correspondant spécial à Pékin du Times de Londres, le Dr Morrison, avait précisé dans son article les éléments du litige et affirmé le droit absolu du Gouvernement de Pékin à décider la construction de la ligne et à en attribuer l'entreprise à une Société anglaise (8). Tout donnait à croire que l'Angleterre allait soutenir le contrat qui était alors définitivement signé. Mais Londres préféra se tenir à l'écart; sans doute l'esprit de l'alliance avec le Japon l'emportait sur toute autre considération.

La question ne manqua pas de soulever des interpellations de la part de quelques membres de la Chambre des Communes. Mais Sir Edward Grey, dans sa réponse du 3 mars 1908, fit ressortir nettement la capitulation de l'Angleterre à l'égard de la prétention japonaise (9).

L'Angleterre cédant au Japon, il ne restait plus à la Chine qu'à s'incliner. Finalement, par un accord signé le 4 septembre 1909, la Chine fut contrainte de s'engager à « ne point construire de voie ferrée entre Hsinmintun et Fakumen, sans, au préalable, consulter le Gouvernement japonais (10) ».

Ainsi échoua le projet de chemin de fer de Hsinmintun-Fakumen. Par son attitude, l'Angleterre avait non seulement fait échouer un plan ayant une importance primordiale en tant que mesure destinée à rendre plus effective la souveraineté chinoise en Mandchourie, mais créé un précédent qui encouragea les Japonais à activer leur expansion, soit au préjudice de la Chine, soit à l'encontre du principe de la porte ouverte. C'est grâce à ce précédent que le Japon fortifia plus tard sa protestation contre les propositions américaines relatives au chemin de fer K'ingthéou-Aigun et à la neutralisation des réseaux mandchouriens. C'est par là encore que débuta l'attitude anglaise, entièrement favorable au Japon et destinée à tenir en échec ces propositions américaines. Sans l'appui anglais, au début de sa politique expansionniste, le Japon, qui était dans une position assez précaire, n'aurait jamais pu la mener si rapidement à bien. Si l'action japonaise était mal fondée, l'Angleterre, par son attitude pro-japonaise, apparaît comme sa complice dans la création de la situation anormale où se trouvent aujourd'hui les Trois Provinces de l'Est.

Pour l'étude de ce projet de chemin de fer, nous avons puisé la plupart des éléments dans l'intéressant ouvrage de M. Ling : *La Position et les Droits du Japon en Mandchourie* (11).

(8) *The London Times*, n° du 28 septembre 1908.

(9) *Parliamentary Debats*, 3 mars 1908, vol. 185, p. 527.

(10) Mac Murray, *op. cit.*, vol. I, p. 799.

Reportons-nous à la carte, rappelons-nous le trajet des quatre lignes de l'ouest et nous comprenons que le projet anglais en question était un précurseur, avec la seule différence que ce dernier projet devait rejoindre Liaoyuan par Hsinmintun et Fakoumen, plus près du S.M.R., avant d'aller droit au nord vers Tsitsihar, tandis que les quatre lignes de l'ouest, par les sections : Tahushan, Tungliao, Liaoyuan, se sont éloignées davantage de la ligne du S.M.R.

c) **Projet du Chemin de fer King-tchéou à Aigun**

Un syndicat de banquiers américains (12), constitué par I.P. Morgan and C^o, Kuhn Loeb et Cie, The First National Bank et The National City Bank of New York, conjointement avec un entrepreneur anglais, Pauling and Company, reprenant sous une autre forme le projet dont nous venons de parler, avaient conclu un accord, le 2 octobre 1909, avec le vice-roi de Mandchourie et le gouverneur de la province de Liao-ning, pour la construction d'une ligne de chemin de fer allant de Chin-tchéou, au sud du Liaoning, à Aigun, au nord de Heilongkiang, en passant par Tsitsihar. D'après leur projet, le nouveau chemin de fer serait en état de contraindre le Japon et la Russie à céder leurs lignes respectives, le S.M.R. et le C.E.R.; autrement, il deviendrait une ligne concurrente des deux autres (13). Cet accord fut ratifié par l'édit impérial chinois du 20 janvier 1910 (14). Cependant, ici comme auparavant, le Japon s'opposa à l'exécution de ce projet.

d) **Plan Knox pour la Neutralisation des Chemins de fer Mandchouriens**

Se rattachant au projet du Syndicat américain, une proposition connue sous le libellé de « Plan Knox pour la neutralisation des chemins de fer mandchouriens » (15), fut communiquée par le secrétaire d'Etat, Knox, au Foreign Office de Londres le 6 novembre 1909. Ce plan proposait de placer tous les chemins de fer mandchouriens sous l'autorité chinoise avec participation équitable, économique et financière, de toutes les puissances intéressées.

Lors des diverses négociations, qui eurent lieu au sujet du projet du Syndicat américain et du Plan Knox, les agents

(11) C. Y. Ling, *op. cit.*, pp. 216 et suivantes.

(12) C. Y. Ling, *op. cit.*, p. 186.

(13) Grave, *And American in Asia*, dans P' « Asia », février 1921, p. 161.

(14) *Foreign Relations of United States*, édition 1910, p. 248.

(15) C. Y. Ling, *op. cit.*, p. 189.

russes avaient donné à entendre à l'un des négociateurs, Schiff, que le gouvernement de la Russie avait l'intention de vendre ses droits dans le C.E.R. Des négociations officieuses pour l'acquisition par les financiers américains des droits du Japon dans le S.M.R. avaient également eu lieu (16). Le gouvernement anglais, mis au courant du plan Knox, esquiva une réponse nette et le gouvernement japonais donna, le 3 mars 1910, une réponse négative (17).

e) Les Consortiums bancaires

1° Consortium bancaire des Quatre Puissances

En vue du développement industriel de la Mandchourie et de la réforme monétaire de la Chine, un consortium bancaire, dit : « Consortium bancaire des Quatre Puissances », avait été formé en 1910 par des banques américaines, anglaises, allemandes et françaises. Ce consortium signa, le 15 avril 1911, avec le gouvernement, un accord appelé « Accord d'emprunt pour la réforme monétaire et le développement industriel de la Chine » (18). Mais, la Russie et le Japon ayant été exclus, l'opposition de ces derniers fit échouer le plan primitif, et l'on arriva alors à la formation du « Consortium des Six Puissances » (19), le 26 juin 1912.

2° Consortium des Six Puissances

Ce fut peine perdue, car comme l'objectif primitif avait entièrement disparu, le groupe bancaire américain, après une déclaration du Président Wilson à la presse, le 18 mars 1913, annonça son retrait du consortium. Entre temps, la Chine était devenue une République et la guerre mondiale apporta au Consortium un important changement : l'Allemagne et la Russie s'en étaient retirées, le rôle de l'Angleterre et de la France y avait également diminué. Seuls les financiers japonais, appuyés par leur gouvernement, en profitèrent. Les initiatives des Américains, en préconisant la « porte ouverte », avaient visé à contrebalancer l'expansion japonaise en Mandchourie, mais, finalement, les Américains durent céder le pas aux Japonais.

Durant la grande guerre, le Japon, se sentant maître absolu en Extrême-Orient, alla jusqu'à imposer à la Chine les « 21 demandes », par lesquelles il voulut s'assurer le monopole des constructions ferroviaires en Mandchourie.

(16) Herbert Croly, *Willar Straight*, pp. 278 et suivantes.

(17) *Foreign Relations of United States*, p. 263.

(18) Mac Murray, *op. cit.*, vol. XI, p. 841.

(19) C. Y. Ling, *op. cit.*, p. 204.

Mais, la guerre terminée, les grandes puissances recommencèrent à s'intéresser aux affaires de l'Extrême-Orient.

3° *Le Nouveau Consortium Bancaire International*

En mai 1919, commençaient à Paris des pourparlers en vue de la création d'un nouveau Consortium Bancaire International pour les affaires de Chine. Dans cette conférence, due à l'initiative américaine, il y avait des représentants des groupes bancaires des Etats-Unis, de l'Angleterre, de la France et du Japon.

L'idée fondamentale, qui était à la base de la création du Consortium, était d'abolir les sphères d'intérêts et d'ouvrir la Chine aux activités d'une combinaison financière internationale (20). Ainsi s'exprimait le gouvernement anglais à l'ambassadeur japonais à Londres.

Les Américains, qui avaient pris l'initiative de la conférence, voulaient « que les clauses des emprunts émis par la Chine soient conformes à la politique de la porte ouverte et assurent l'égalité de la participation des divers groupes » ; en outre, « en vue de sauvegarder l'indépendance et l'intégrité de la Chine, les stipulations de l'emprunt devaient assurer l'emploi des fonds à des constructions » (21). En réalité, le Consortium voulait, dans la mesure du possible, reviser les faits accomplis de l'activité financière japonaise en Chine pendant la guerre, période durant laquelle le Japon avait eu libre jeu vis-à-vis de la Chine. Et puis, le Consortium pensait, à l'avenir, contrebalancer la monopolisation par le Japon du financement des constructions ferroviaires et des entreprises d'exploitation minière et autres en Mandchourie.

L'opposition japonaise se fit sentir dès le début de la conférence. Ce ne fut qu'après de laborieuses négociations qu'un compromis fut atteint et consacré par la signature, à New-York, le 15 octobre 1920, d'un accord pour la formation du nouveau Consortium Bancaire International.

Cet accord se résume ainsi (22) :

...La S.M.R. et ses branches actuelles les comprenant les mi-annexes du dit chemin de fer ne sont pas comprises dans le champ d'activité du Consortium :

La ligne projetée de Taonan-Jehol et celle reliant un point de cette ligne avec le port maritime sont incluses dans les termes de l'accord du Consortium ;

Les lignes Kirin-Hoeining, Tchengkia-toen-Taonen, Kaiyuan, Kirin, Kinring-Tchangtchoen, Hsinimitoen-Moukden et Séping-

(20-21) C. Y. Ling, *op. cit.*, pp. 299-300.

(22) *The Consortium*, publié par Carnegie Endowment for International Peace, Washington, 1921, p. 61.

kiai-Tcheng Kiatoen sont en dehors du champ d'activité du Consortium.

L'accord, auquel la Chine n'avait pas collaboré, fut une déception pour elle et provoqua une impression fort hostile dans l'opinion générale de ce pays. Les Chinois unirent leurs efforts en vue du développement ferroviaire en Mandchourie sans demander aucun concours financier ni au Consortium, ni aux banques japonaises (23). Le Consortium était un échec, il ne devait, en fait, exécuter aucun de ses projets.

f) La Conférence de Washington et le Traité des Neuf Puissances

A la conférence de Washington, qui aboutit au Traité des Neuf Puissances, participèrent les pays suivants : Etats-Unis, Angleterre, France, Japon, Chine et autres. Le traité des Neuf Puissances du 6 février 1922 avait pour but, comme il avait été précisé dans le préambule, d'adopter une politique de nature à stabiliser la situation en Extrême-Orient, à sauvegarder les droits et intérêts de la Chine et à développer les relations entre la Chine et les autres puissances sur la base de l'égalité des chances. Pour parvenir à ce résultat, les puissances contractantes s'engageaient à respecter la souveraineté et l'indépendance ainsi que l'intégrité territoriale et administrative de la Chine et à user de leur influence en vue d'établir effectivement et de maintenir en application sur tout le territoire de la Chine le principe de la chance égale pour tout le commerce et l'industrie de toutes les nations.

Bien que la conférence de Washington et le Traité des Neuf Puissances fussent loin de satisfaire au désir chinois, il convient — du point de vue international — d'en retenir les points suivants :

1. La Mandchourie comme toute autre partie de la Chine était par suite d'un engagement multilatéral, visée par la garantie de la souveraineté et de l'intégrité territoriale et administrative chinoise.
2. Toute politique conçue dans l'esprit d'accaparement ou de monopole aux dépens du principe de la porte ouverte en Mandchourie, comme en toute autre région déterminée du territoire chinois, est condamnée par un engagement solennel multilatéral signé par le Japon.
3. Les sphères d'intérêt ou d'influence ont depuis lors perdu leur existence, surtout en Mandchourie où il en avait été le plus question.

(23) C. Y. Ling, *op. cit.*, p. 308.

4. L'annulation de certaines des parties essentielles des traités du 25 mai 1915 (les 21 demandes), annulation qui renforce, dans une large mesure, la thèse de l'invalidité desdits traités soulevés par la Chine.

Avec la conclusion du Traité des Neuf Puissances, commence l'isolement moral du Japon dans son emprise sur la Mandchourie.

**

Les Etats-Unis avaient été mis à l'écart de l'exploitation de la Mandchourie par les grandes puissances. Les Russes et avec eux, indirectement, les Français, exploitant le C.E.R., les Japonais dans le territoire à bail et avec eux, indirectement aussi, les Anglais, exploitaient le S.M.R. Les Allemands étaient occupés à Kiao-tchéou; seule, la grande nation industrielle américaine, qui depuis longtemps avait désiré ardemment employer ses capitaux et moyens techniques en Corée et en Mandchourie, se bornait à des visées commerciales et industrielles, mais non territoriales.

Cela explique l'ardeur et la persévérance avec lesquelles les Etats-Unis cherchaient à se faire valoir en Mandchourie, et la modération de leurs visées leur permit de proposer des solutions relativement sympathiques et équitables aux yeux de la Chine, vu les conditions et circonstances de l'époque.

Mais c'est un fait que les Etats-Unis ont échoué complètement. Le Japon, allié de l'Angleterre, était à l'abri des difficultés financières pour l'exploitation de la Mandchourie du Sud. Aussitôt conclue la paix de 1905, les Japonais s'empresèrent d'établir au sujet de la Mandchourie une intelligence tacite et des accords secrets avec la Russie tsariste qui, du reste, se porta à sa rencontre dans le même esprit. Par cela, le Japon et la Russie convinrent de diviser amicalement la Mandchourie en deux sphères d'influence, la Russie au nord, le Japon au sud.

Il est donc naturel, dans ces conditions, que ni la Russie, ni surtout l'Angleterre ne fussent empressées de donner une suite pratique aux démarches, aux efforts, plans, projets et slogans américains. En fin de compte, la Chine fut la victime et les Etats-Unis les bernés.

Seulement, après la conférence de Washington et après la cessation de l'alliance anglo-japonaise, il y a quelque chose de changé en même temps que le Japon se trouve devant une résistance chinoise de plus en plus accusée.

CHAPITRE III

L'ACTIVITE ECONOMIQUE DES ETRANGERS EN MANDCHOURIE

Des étrangers, ce sont les Russes qui, après les Japonais, ont déployé le plus d'activité en Mandchourie, et cela pour des raisons bien connues. L'activité directe des autres pays étrangers a été bien minime pour la simple raison que le Japon n'a pratiqué la politique de la « porte ouverte » que dans le sens unilatéral et à lui favorable; en réalité, cette fameuse porte était ouverte pour les Japonais et plutôt fermée pour les autres puissances.

En 1928, le Japon avait investi 73 %, la Russie 22 % de tous les capitaux étrangers en Mandchourie. Le reste, soit 3 %, a été placé par les Britanniques, les Américains, les Français, etc.

Il convient ici de résumer brièvement l'activité en Mandchourie des différentes puissances. A cette fin, nous ne pouvons mieux faire que de citer presque textuellement les passages du rapport de la S.D.N. ayant trait à cette activité (1) :

Outre le Chemin de fer de l'Est chinois, l'Union des Républiques soviétiques socialistes a d'autres intérêts en Mandchourie. Ce sont principalement des banques et divers « trusts » commerciaux étrangers. La « Dalbank » est la banque soviétique officielle qui, par l'intermédiaire de ses diverses succursales en Mandchourie, effectue la plupart des opérations de banque des Soviets dans la région. Toutefois, une partie des opérations de banque du Chemin de fer de l'Est chinois est (ou était) effectuée par l'entremise des banques chinoises. Les divers « trusts » se spécialisent chacun dans l'achat ou la vente de certaines marchandises ou groupes de

(1) Rapport S.D.N., *op. cit.*, pp. 217-218.

marchandises ou dans l'accomplissement de certains services. Parmi les plus importants de ces trusts sont le syndicat de vente du pétrole, du tabac, des textiles, du charbon, du bois, des métaux, de l'outillage d'usine et des produits manufacturés, ainsi que les organisations d'achat de produits agricoles, qui se spécialisent surtout dans les haricots soja et leurs dérivés, le blé et autres denrées de première nécessité. En outre, l'Union des Républiques soviétiques socialistes s'occupe de transports par voie ferrée et par vapeurs, d'expéditions et d'opérations d'assurance, par l'intermédiaire de ces divers « trusts », chemins de fer et autres organisations.

En dehors des placements mentionnés ci-dessus, il y a peu de capitaux russes soviétistes placés en Mandchourie. Ces placements, d'importance secondaire, consistent en petits magasins appartenant à des particuliers et en des entreprises de citoyens soviétistes résidant en Mandchourie.

Entreprises des Russes « blancs »

D'autre part, les Russes « blancs » ont placé en Mandchourie des capitaux considérables. Ils possèdent des mines et des forêts importantes en participation avec des Chinois et exploitent un grand nombre de petites manufactures et d'établissements commerciaux divers. Ils possèdent également un grand nombre de petits magasins de détail, notamment à Harbin et dans les environs, et le long du Chemin de fer de l'Est chinois.

Un certain nombre de maisons de commerce de Harbin et des environs, qui battent pavillon étranger, appartiennent en fait à des Russes « blancs » qui, d'une manière ou d'une autre, ont trouvé le moyen de s'assurer, dans une certaine mesure, une protection étrangère.

Autres placements de capitaux étrangers

En dehors des capitaux japonais et russes, les capitaux étrangers placés en Mandchourie sont relativement négligeables, et leur montant global ne dépasse probablement pas cinq pour cent du total des placements étrangers dans le pays. Parmi ces placements,

Ce sont les placements britanniques qui sont les plus importants ; puis, viennent les placements américains, les placements allemands et les placements français et, ensuite, les placements divers et peu importants, scandinaves, tchécoslovaques et autres.

Placements britanniques

Les placements britanniques revêtent principalement la forme d'intérêts secondaires dans le chemin de fer Peiping-Moukden et d'environ 25 établissements importants, dont les principaux sont les succursales de deux grandes banques, une entreprise de tabac, une affaire de distribution de pétrole, plusieurs grosses maisons d'importation et d'exportation et quelques agences de navigation. Jusqu'à une date récente, les Britanniques possédaient également un montant important de titres d'entreprises japonaises en Mandchourie.

Placements américains

Les placements américains en Mandchourie sont évalués à environ quatre millions et demi de dollars-or. Ils sont groupés surtout autour de Harbin ; les placements faits dans la région de Dairen et de Moukden ne représentent globalement qu'un tiers du total. Les principales organisations commerciales américaines en Mandchourie sont deux grandes sociétés de pétrole, plusieurs succursales d'une grande banque, des maisons de vente d'automobiles et de machines, une grande entreprise de matériel agricole, quelques maisons d'importation et d'exportation, et des agences d'assurances et de navigation.

Placements allemands

Les intérêts allemands en Mandchourie sont relativement peu importants et consistent seulement en une douzaine, environ, d'entreprises. De même que les Américains, les Allemands opèrent surtout dans le Nord. Les organisations commerciales les plus importantes sont deux grandes affaires d'importation de matériel technique et électrique et de divers articles manufacturés allemands, une maison d'exportation de produits mandchouriens, des agences de navigation, d'assurances et de courtage, ainsi qu'une maison de construction mécanique.

Placements français

Les intérêts français sont également peu importants et se trouvent, eux aussi, surtout dans le nord. Ils consistent en plusieurs maisons d'importation et d'exportation, une maison de constructions mécaniques, des succursales d'une société d'épargne, une compagnie de téléphones et plusieurs organisations de moindre importance. Les exportateurs font surtout le commerce des principaux produits agricoles mandchouriens, notamment des haricots soja et de leurs dérivés, et les importateurs font principalement le commerce des liqueurs, des parfums, des médicaments, de l'outillage mécanique et technique et d'autres spécialités françaises.

Placements scandinaves

Les placements suédois consistent entièrement en manufactures d'allumettes, situées à Kirin, Changchun et Moukden. Ces manufactures, sauf une, sont enregistrées comme maisons japonaises et sont dirigées par des Japonais, mais le contrôle est aux mains de Suédois.

Les intérêts danois et norvégiens sont représentés principalement par des maisons d'importation et d'exportation, qui importent une petite quantité de machines et exportent une très grande quantité de haricots soja et de leurs dérivés.

Placements tchécoslovaques et autres

Les placements tchécoslovaques en Mandchourie sont relativement minimes et consistent surtout en une grande maison d'im-

portation qui se spécialise dans les machines, depuis l'outillage des arsenaux jusqu'aux locomotives, aux grues et aux avions. Des Tchécoslovaques possèdent en outre quelques petites brasseries, distilleries d'alcool et magasins. La majeure partie des « placements » tchécoslovaques actuels revêtent la forme de crédits non liquidés qui avaient été accordés à des « compagnies chinoises de chemin de fer et de transports et à des particuliers ». Le montant global des « placements » tchécoslovaques est évalué à 1.300.000 dollars des Etats-Unis ; sur cette somme, 750.000 dollars représentent des comptes non réglés, dont un grand nombre ne pourront peut-être jamais être liquidés d'une manière satisfaisante.

On constate également l'existence de placements polonais, italiens, lettons, lithuaniens, estoniens et hollandais en Mandchourie (surtout dans le nord), mais ils sont relativement si peu importants qu'il est inutile de les examiner ici.

Les intérêts russes

L'actif principal de la Russie des Soviets est constitué par le C.E.R., estimé diversement, depuis 400 millions jusqu'à 1 milliard de roubles. D'ailleurs, comme l'on sait, c'est une entreprise mixte sino-russe.

**

Les capitaux japonais, parmi les investissements étrangers, ont à peu près le monopole en Mandchourie du Sud.

Les autres capitaux étrangers sont en grande partie investis dans le Nord de la Mandchourie, et sont, par ordre d'importance : 1° Russie; 2° Angleterre; 3° Etats-Unis. Si l'on y comprend le Japon, il prendra la seconde place après la Russie.

Pour la Mandchourie entière, la proportion des capitaux japonais par rapport aux capitaux étrangers était en 1928 d'environ 73 % mais, en 1931, de seulement 60 % (2). Par contre, en 1931, les autres capitaux étrangers avaient augmenté dans des proportions appréciables : Russie, 25,8 % ; Angleterre, 1,8 % ; Etats-Unis, 1,3 % ; France, 1 % et divers autres pays ensemble 10,1 %, c'est-à-dire que ce sont surtout les pays qui ne comptent pas parmi les grandes puissances qui s'intéressent à la Mandchourie. Ce fut une raison de plus pour les Japonais de se rendre maîtres de cette contrée.

Il est intéressant de noter que les investissements étrangers autres que japonais ont pour la plupart été faits, en Mandchourie, avant 1917 (3). Pour le Japon, c'est le contraire qui a eu lieu. En effet, comme nous l'avons démontré dans un des chapitres précédents, ce n'est qu'après 1917 et surtout après 1920 que le capitaux japonais trouvèrent le chemin de la

(2) *Foreign Affairs*, vol. V, n° 6, du 15 décembre 1934, pp. 37-38 (en chinois).

(3) *Manchuria Year Book*, 1931.

Mandchourie en quantité considérable. Cela prouve deux choses; d'abord ceci : du fait que la plupart des capitaux étrangers (non japonais) furent investis avant 1917 et en considération du fait que la S.M.R., avant 1920, travaillait presque exclusivement avec des capitaux empruntés à l'Angleterre, l'on est fondé à dire que, pour ce qui concerne la contribution au développement économique de la Mandchourie faite par des capitaux étrangers, le Japon n'a qu'un mérite très limité pour la période qui va de 1905 à 1920.

Ensuite, l'afflux des capitaux japonais, relativement important, vers la Mandchourie, après 1920, s'explique par la crainte de voir les capitaux étrangers autres que japonais venir prendre part au développement économique de la Mandchourie, développement que les Japonais, par la politique de la S.M.R., ont délibérément soit négligé, soit limité aux intérêts japonais.

Le progrès et l'effort chinois dans le développement ferroviaire et industriel de la Mandchourie, d'une part, et la recrudescence de l'afflux de capitaux et d'activité étrangère non japonaise dans ce pays, d'autre part, incitèrent le Japon à chercher une solution radicale.

CINQUIEME PARTIE

LES EFFORTS CHINOIS

Dans la partie de cet ouvrage que nous abordons, nous nous proposons de parler des efforts chinois d'une façon historique et générale (1).

Comme les efforts russes et anglais ne datent que d'hier (1860 environ) et ceux des Japonais de 1905 (ou 1894), il n'est que juste, nous semble-t-il, de parler de l'activité chinoise, de relater les efforts chinois qui se confondent, tout au moins en ce qui concerne la Mandchourie du Sud, avec l'histoire même de la Mandchourie depuis environ 3.000 ans, et d'une façon concrète pour toutes les trois provinces de nord-est depuis 1413.

Cela nous paraît d'autant plus justifié qu'il semble que l'opinion générale en Europe est, semble-t-il, que la Chine n'a rien fait, ou peu s'en faut, pour développer la Mandchourie.

Dans l'exposé qui va suivre, nous visons évidemment surtout l'activité chinoise en tant qu'elle coïncide avec la période de main-mise japonaise sur la Mandchourie, c'est-à-dire la période qui va de 1906 à 1931. Toutefois, pour bien comprendre l'étendue et la valeur de ce que la Mandchourie devait aux Chinois, telle qu'elle était au moment où les Japonais commencèrent à l'exploiter, il est nécessaire de jeter un coup d'œil sur la période antérieure à 1906.

(1) *Manchuria in History*, op. cit., pp. 226 et suivantes.

CHAPITRE PREMIER

LA MIGRATION CHINOISE EN MANDCHOURIE

Qu'il y ait eu une colonisation chinoise en Mandchourie ainsi que des migrations chinoises vers la Mandchourie avant la dynastie des Tsing, cela ne fait aucun doute.

Un fait émerge clairement de l'histoire : la vallée de la rivière Liao, c'est-à-dire pratiquement les régions qui sont exploitées actuellement par la S.M.R., a été colonisée par les Chinois depuis l'antiquité (2). Elle était déjà leur domaine au début des temps modernes. Citons, à cet égard, une appréciation japonaise officielle :

... Déjà, sous la dynastie des Ming (1368-1661), le bassin fertile de la grande rivière Liao voyait un nombre considérable de colonisateurs chinois cultiver la province et certaines parties du territoire étaient cultivées aussi bien que la Chine proprement dite...

...Ces émigrants (Chinois) apportèrent avec leurs connaissances avancées, l'intelligence et l'industrie innée de cette grande race...

...Comme les Chinois sont des commerçants nés, les échanges de leurs produits du sol contre les articles manufacturés du Sud eurent lieu tout aussitôt què l'agriculture même... (3).

A partir de l'année 1644, date à laquelle la dynastie mandchoue s'installa en Chine, de nombreux Chinois franchirent la Grande Muraille. En 1648, un décret du premier empereur mandchou, Shun Chih (1644-1661), encouragea même, pour des fins financières et militaires, le mouvement des habitants de Chantoung vers la Mandchourie. Ces migrations continuèrent d'avoir lieu pendant plus de cent trente ans, jusqu'en 1776, quand l'empereur Kien-loung (1736-1794) interdit

(2) *Manchuria in History*, op. cit., pp. 258.

(3) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, p. 721.

l'entrée des Chinois dans la Mandchourie. Cette interdiction était, d'ailleurs, limitée à la province de Kirin, berceau de la dynastie des Tsing, tandis que la plus grande partie de ce que nous appelons aujourd'hui la province de Liaoning n'était pas visée par l'interdiction impériale. A cette époque, l'empereur craignait que l'émigration chinoise, déjà importante, n'allât compromettre la survivance du particularisme mandchourien, auquel la dynastie des Ts'ing se croyait liée.

Ce régime prohibitif ne fut qu'éphémère; dès le milieu du règne de Kien-loung, une grande famine chassa les habitants de Chantoung et du Hopeï vers les trois provinces de l'Est. Sous le règne de l'empereur Kia-kin, un décret fut pris accordant des autorisations spéciales d'émigration. De sorte que, pratiquement, la prohibition perdit sa sévérité originelle.

C'est sous le règne de l'empereur Tao-kouan (1821-1851) que l'on voit apparaître des mesures réellement favorables à la colonisation chinoise en Mandchourie. Jusque-là, toutes les terres en Mandchourie appartenaient à la famille impériale ou à la noblesse. Poussé par le besoin d'argent, l'empereur vendit des terres aux nouveaux venus chinois afin de remplir le trésor impérial. Imitant l'exemple de l'empereur, les nobles engagèrent les émigrants chinois à exploiter leurs terres qui étaient encore en friche. Aussitôt que de pareilles facilités furent accordées, les Chinois affluèrent vers les trois provinces. Déjà, dans son voyage en Mandchourie, en 1844-1846, l'abbé Hue pouvait faire cette remarque significative : « Il serait vain, écrivait-il, pour n'importe quelle personne de rechercher maintenant en Mandchourie une seule ville, un seul village qui ne soit pas composé entièrement de Chinois. Vous pouvez aujourd'hui traverser la Mandchourie jusqu'au fleuve l'Amour sans vous rendre compte que vous n'êtes pas en voyage dans une province de la Chine. » (4).

Sous le règne de l'empereur Hsien-feng (1851-1861) éclata la révolution des Tai-ping (1856-1864). Cette révolution provoqua une émigration massive vers la Mandchourie et c'est ainsi qu'en la huitième année du règne de Hsien-feng, les barrières contre l'émigration chinoise furent encore abaissées davantage.

D'autre part, l'expansion russe commençait à se faire sentir en Mandchourie septentrionale, ce qui incitait l'empereur à encourager l'émigration chinoise vers les régions frontalières.

De plus, en vertu du traité de Pékin de 1860, traité qui fut

(4) D'après Abbé Hue : *Travels in Tartary, Thibet and China* (1844-1846), vol. I, page 108.

conclu à la suite de l'occupation de Pékin par les troupes coalisées anglo-françaises, le port de Ying-kéou, qui était alors le seul port de Mandchourie, avait été ouvert au commerce étranger. L'ouverture de ce port mandchourien, comme nous le verrons, contribua beaucoup à faciliter l'émigration chinoise.

L'on voit que, si la dynastie impériale a pu, à un moment donné, freiner cette émigration chinoise vers la Mandchourie, par contre les événements et les nécessités de la vie se sont chargés de modifier le décret impérial pour, à la fin, l'abolir complètement. La Mandchourie était devenue un excellent déversoir pour la population chinoise et déjà, en 1870, Kharbine devenait dans la Mandchourie septentrionale le centre d'un territoire peuplé de Chinois. La colonisation s'étendit jusqu'aux vallées de Soungari et à celle de Houlan, c'est-à-dire dans la partie nord jadis désertique (5).

En effet, depuis 1887 jusqu'à 1900, le nombre de colons venant de la province de Chantoung seule s'est élevé au total à 100.000 âmes par année.

La population de Heilungkiang et de Kirin était en 1890, d'après Bienstock, d'environ 1 million 1/2 (7). En 1907, d'après une source japonaise, la population de ces deux provinces avait atteint plus de 6 millions (8). Elle avait en somme quadruplé en 17 ans.

Durant la construction des chemins de fer, des ports, etc., les Russes firent venir des provinces de l'autre côté de la Grande Muraille un très grand nombre de travailleurs chinois. Au moment du passage de l'ingénieur français, M. Enselle, en 1900-1901, 70.000 de ces engagements lui furent signalés (9). Une fois le travail de construction ferroviaire terminé, une partie de ces travailleurs louèrent ou achetèrent des terres et continuèrent par la suite d'exercer leur profession originale. Mais simultanément avec les travailleurs destinés aux constructions ferroviaires, un grand nombre de colons s'engageaient dans l'agriculture.

Le mouvement migratoire depuis 1887 (100.000) jusqu'à 1919 (450.000) suit une courbe ascendante assez régulière et harmonieuse. Entre 1919 et 1928 (600.000), il y a une accélération sensible dans le mouvement qui correspond à une activité croissante économique. En 1927 et 1929, à cause des réalisations importantes du plan chinois de développement ferro-

(5) C. Walther Young, article cité : *Problems of Pacific*, 1929, p. 427.

(6) Document chinois, n° 17, p. 14.

(7) Bienstock : *La lutte pour le Pacifique*, p. 56.

(8) *Manchuria Year Book*, 1931, pp. 5-7.

(9) Enselle, *A travers la Mandchourie*, Paris, 1903, p. 31.

viaire et industriel, le mouvement migratoire a atteint pendant ces trois années des chiffres énormes d'environ 1.100.000 par an. En 1930, la saturation momentanée, avec la crise, arrête ce mouvement (750.000) et en 1931, l'année de l'agression japonaise, le mouvement migratoire n'atteint que le nombre de 450.000.

Le chiffre des arrivées et des restants a moins d'importance que l'on semble croire. Nous pensons, pour notre part, que lorsque les émigrants ont fourni pendant 5 à 6 mois un travail effectif (et l'on sait ce que signifie l'effort chinois), il a largement fourni à sa part en tant que producteur; l'hiver vigoureux mandchourien ne permet pas beaucoup de travaux intéressants pour l'agriculture proprement dite. Et en tant que consommateur, l'émigrant également a fourni sa part, et largement, car pendant son séjour en Mandchourie, il dépense plus réellement et relativement qu'il ne ferait dans son pays natal. Peu importe que ce ne soit pas le même émigrant qui revienne, l'un valant l'autre.

En sorte que l'on peut dire que la Mandchourie a pendant de nombreuses années, mettons 50 ans, bénéficié d'un surplus de producteurs et de consommateurs que n'exprime pas complètement le chiffre de la population.

Les Chinois, en Mandchourie, colons ou émigrants, ont créé et créent toujours des produits agricoles qui fournissent plus de 80 % à l'exploitation et à l'exportation totale. En tant que consommateur, pour seulement mentionner l'article le plus important, il achète vêtements, surtout des cotonnades qui, ensemble, constituent plus de 35 % du total des importations. A partir de 1861, ce furent les Anglais qui fournissaient des cotonnades, puis les Américains dominèrent ce commerce pour céder la place aux Japonais qui l'ont gardée depuis.

L'importance de la migration chinoise est exprimée par M. Taft dans les termes suivants :

...L'immigration chinoise favorise le rapide développement économique de la Mandchourie comme une source japonaise de matières premières et comme un marché...

Et, plus loin :

...L'immigration chinoise par sa contribution à la productivité de la Mandchourie a fourni les matières premières dont avaient besoin les millions de Japonais au Japon qui s'accroissent rapidement (10).

Nous n'avons nulle intention, par notre argumentation, de vouloir diminuer l'importance et la valeur des chemins de fer,

(10) Taft, *Human migration*, p. 472 et suivantes.

mines, ports, etc., dans le développement de la Mandchourie.

Mais, comme le dit justement, M. Wou :

...Sans l'initiative et le travail séculaire du Chinois, que serait la Mandchourie aujourd'hui ? Est-ce le cosaque ou le Samouraï agresseur qui y a planté une seule fève de soja ou élevé un seul ver à soie ? Un peu de justice et d'honnêteté suffit à trancher la question. (11).

(11) Wou : *La vérité sur la Mandchourie*, p. 17.

CHAPITRE II

LA PERIODE DE YINKEOU

Durant la dynastie des Tsing, les colons chinois ont mis en valeur, par un labeur patient et persévérant, des régions de plus en plus étendues de la Mandchourie du Sud et particulièrement la vallée du Liao. Cette mise en valeur de la terre mandchourienne a été opérée en appliquant la méthode agricole classique chinoise : la culture intensive. On sait que la culture intensive en comparaison avec la culture extensive a un besoin très limité d'outils oratoires. Par contre, le travail personnel du cultivateur, ses connaissances, son art agricole, jouent le rôle principal, car il donne, par exemple, un soin méticuleux à chaque fève de soja, à chaque plante de soja; c'est en somme quelque chose d'analogue aux soins que donnent les jardiniers occidentaux à chaque plant de tomate, de choux, etc.

Trois traits sont remarquables pour la culture intensive :

1° L'infime capital nécessaire à la culture; 2° à cause des soins, chaque plante donne davantage que dans la culture extensive; 3° la récolte d'une terre d'une superficie donnée, sous culture intensive est beaucoup supérieure à celle résultant de la culture extensive.

Si on y ajoute les besoins très limités de la vie spartiate des paysans chinois et leur faculté d'adaptation dans les conditions minima; l'on comprend comment il fut possible aux multitudes de pauvres paysans chinois émigrés dans les Trois Provinces de l'Est, d'y créer des richesses agricoles et des excédents de produits ruraux, qui appelèrent tout naturellement des artisans, des commerçants, des sampans, etc., et, par la suite, créèrent des échanges très importants entre les trois provinces de l'Est, et le reste de la Chine.

Le commerce, par le moyen des sampans de rivière et des sampans maritimes était surtout actif avec la Chine du Sud. « Pendant des siècles, relate une source japonaise, les plantations de canne à sucre de ces régions semi-tropicales avaient, en effet, tiré leurs engrais des tourteaux de soja mandchourien et les moulins huiliers du Sud avaient besoin des fèves de soja mandchouriennes pour en extraire l'huile qui remplaçait l'huile d'arachide. » Toujours, d'après la même source, les chiffres les plus anciens qu'on peut trouver pour l'importation au seul port de Swaton — ceux de 1860 — sont les suivants (1) :

379.009 piculs de tourteaux d'une valeur de doll. ch. 783.762

61.154 piculs de fèves de soja d'une val. de doll. ch. 107.235

Ensemble, dollars chinois.. 890.997

A cela, il faut ajouter la valeur des importations par Canton, Amoy et autres importants ports du Sud, etc.

Il était naturel que ce trafic séculaire, que ces richesses agricoles de la Mandchourie attirent l'attention des Anglais, déjà installés à Canton, et à l'affût de toutes les chances de gains faciles en Extrême-Orient. C'est ainsi que les Anglais profitèrent du premier incident survenu pour imposer à la Chine l'ouverture du port de Yingkéou (appelé auparavant Newchwang) par le traité de 1858. Tout d'abord, ce fut avec cette restriction le transport des produits de soja de Yinkéou accord de 1862, cette interdiction fut abolie et par la suite le commerce de Yinkéou s'accéléra fortement (2).

Que ce fut le commerce des produits de soja qui constitua le trait essentiel du commerce mandchourien, et par conséquent aussi de Yinkéou, ressort d'une publication des Douanes Maritimes de la Chine (3).

Lorsque le premier consul britannique de Newchwang, prit possession de sa résidence en 1861, il trouva le commerce de soja comme une ancienne et prospère institution. Yinkéou avait été, depuis 1835, un port en progrès croissant, pour l'exportation, pour le grand commerce côtier, en fèves et tourteaux de soja dont la prospérité de la Mandchourie a toujours dépendu et à cet égard il distançait de plus en plus les ports de Kaichow et Chinchow. Les sampans fluviaux portaient 40 tonnes de grains et jaugeaient 4 pieds; ils descendaient le Liao pour transbordement sur des grands sampans maritimes qui, chargés de 100 tonnes ou plus mettaient à la

(1) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 722 et suivantes.

(2) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 722 et suivantes.

(3) Cité par *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 722-723.

voile vers les ports côtiers des provinces méridionales de la Chine.

En 1864, lorsque les premières statistiques de Swatow furent publiées, les chiffres pour l'importation de tourteaux et de fèves avaient dépassé un million de picul, dont la moitié provenant de Yingkéou, et l'autre moitié, à peu près, de Chefoo.

« En 1864, l'importation à Swatow des fèves de Yingkéou avait plus que doublé depuis quatre ans et les chiffres des autres ports méridionaux montrent un accroissement similaire, car le transport par vapeurs étrangers est en plein essor (4).

Si Yingkéou prenait une telle importance, il le devait entièrement à la rivière de Liao à l'embouchure de laquelle il était situé.

Dans la description qui suit, nous avons emprunté la plupart des faits à la même source japonaise que nous venons de citer.

...Ce que Yiang-tsé-kiang est pour la Chine, le Gange pour l'Inde, Liao l'était pour la Mandchourie du Sud de ce temps de Yingkéou joua dans une certaine mesure le même rôle que Shanghai en Chine partie centrale et occidentale de la Mandchourie du Sud, elle avait pourtant deux grands désavantages.

D'abord, bien que navigable sur 400 milles, il ne l'était que pour des sampans et non pour des vapeurs modernes ; ensuite, il était gelé plus de 4 mois de l'année. Selon le niveau d'eau, qui varie avec les saisons, l'on a pu voir plus de 10.000 sampans remonter le fleuve durant les mois de juin, juillet et août ; dans d'autres saisons, le nombre en était de 6.000 à 7.000 Ces sampans, dont la huit voyages pendant la saison libre. Le port de Yingkéou, situé si près de l'embouchure du Liao avait aussi ses désavantages. Malgré cela, il se développa rapidement.

...Il y a trois éléments principaux qui marquent et accompagnent la prospérité de Yingkéou : 1° le commerce des produits agricoles, le passage d'un nombre croissant de coolies chinois venant principalement de Chantung.

En 1861, la première année de l'histoire du port de Yingkéou, 34 bateaux étrangers, seulement, le visitèrent, mais quatre ans plus tard, 271 bateaux entrèrent dans le port et sortirent chargés de produits de soja. Les propriétaires de sampans qui souffraient de la concurrence des vapeurs cherchèrent à faire revivre des décrets d'interdiction — sans succès, car en 1869, les dernières restrictions tombèrent. Seulement, le trafic par sampans avait reçu un

(4) *Japan-Manchukuo Year Book*, 1934, pp. 722 et suivantes.

coup irréparable; en 1869, le nombre de grands sampans fut inférieur de 1.143 à celui de l'année 1867.

De ce qui précède, il ressort que, déjà avant 1861, la Mandchourie du Sud, surtout la vallée du Liao et le port de Yingkéou étaient le siège d'une grande activité agricole et commerciale. Voyons maintenant par quelques extraits d'un livre de voyage, écrit par l'ingénieur français, M. H. Enselman (5), ce qu'était cette activité vers 1900, lors de la construction par les Russes du C. E. R. et de son embranchement sud-mandchourien, c'est-à-dire, cinq ans avant que la S. M. R. et les Japonais apportent les « bienfaits et progrès » de la soi-disant civilisation nipponne en Mandchourie.

Que la construction par les Russes des deux chemins de fer et des ports, ait apporté à la Mandchourie un surplus de capitaux, d'activité, de commerce, d'industrie, est l'évidence même. Il est même douteux qu'ils n'en aient jamais retiré des bénéfices en rapport avec leurs investissements.

Mais il ne faut pas en conclure que c'était eux qui avaient apporté l'essentiel des moyens de création des richesses. Les Anglais ne seraient pas venus à Yingkéou en 1858, s'il n'y avait pas eu déjà des richesses, des valeurs créées intéressantes à exploiter. On en peut dire autant des Russes et plus tard des Japonais.

Voici, à bâtons rompus, quelques témoignages rapportés par M. Enselman, parlant de son passage à Shanhaikwan, à Kingtchéou, il dit :

...L'intérêt de la région elle-même est doublé par la proximité de la grande route chinoise de Tientsin à Moukden. On y voit circuler des caravanes, des charrettes, des chinois à cheval, à âne, à pied, des troupeaux, etc...

A propos du fleuve Liao qui dessert toute la province de Lianning, il écrit :

...On compte 13.000 jonques qui, pendant la belle saison, naviguent en Yng-Tze et Thie-ling. Ces bateaux transportent des produits de toute nature, entre autres, des grains et des haricots, qui sont la base de l'exportation. Ce trafic important est recueilli au port par diverses compagnies de navigation : les compagnies japonaises en prennent le tiers environ, le reste se partage entre les riches sociétés de Changhaï et les Russes, dont l'influence commerciale dans le pays, devient de jour en jour plus marquée.

Sur Tsai-ho (rivière des richesses) qui se jette dans le Liao, il s'exclame :

...C'est une mine d'or ! La mine de Pinche-men, exploitée depuis

(5) Enselman, *op. cit.*

3 ans par les Chinois... Il s'y trouve... en même temps ordinaire 7 à 800 chercheurs d'or, occupés à laver les sables ; il y a là parfois jusqu'à 15 et 20.000 ouvriers et beaucoup s'y sont enrichis.

L'on sait déjà quel rôle joua et joue toujours le chariot dans le transport des produits et des passagers, durant l'hiver, sur les routes durcies par le froid. Mais comme ces chariots à cheval couvrent de longues distances, il se trouve le long des routes de très nombreuses auberges dont les constructions ferroviaires des Russes ont augmenté le nombre ou rempli davantage les dortoirs, mais qui existaient déjà longtemps avant l'arrivée des Russes.

Voyageant sur la route entre Kaiyuan et Tchang-Tchoen, l'ingénieur français en question dit des auberges chinoises où lui et ses compagnons de voyage couchèrent et prirent tous leurs repas qu'elles méritent une description. Ce sont « de grands bâtiments en pierre bien construits avec grande cour et écurie pour les chevaux. Elles sont situées sur le bord de la route, tous les 5 ou 6 kilomètres et souvent dans le vaste dortoir se trouvent 100 ou plus de personnes couchées. »

On avouera que pour avoir, en 1900, des auberges le long des routes tous les 5 ou 6 kilomètres il faut que le pays fut déjà très peuplé et le trafic des passagers et, des marchandises très actif.

Notre voyageur caractérise la ville de Tchang-tchoen de la façon suivante : « ...Kouan-tcheng-tsé... est un des centres les plus importants de Mandchourie, son commerce est florissant et sa population atteint 200.000 habitants (en 1900). »

Si l'on considère que Tchan-tchoen est située très loin des rivières navigables et qu'il n'y avait pas encore de chemins de fer, on comprendra quel énorme trafic routier une ville de 200.000 âmes avec un commerce florissant devant entretenir.

Par ces quelques témoignages on peut se faire une idée de ce qu'était la prospérité, l'activité agricole et commerciale, au moment de la pénétration russe en Mandchourie. Les efforts et les apports russes ont augmenté et intensifié cette activité depuis ce temps-là jusqu'à 1905, de sorte que lorsque les Japonais et la S. M. R. prirent pied en Mandchourie, la partie sud de ce pays était déjà développée presque à maturité.

Qu'il y avait de la prospérité en Mandchourie longtemps avant l'arrivée des Anglais, des Russes et des Japonais, cela ressort des opinions autorisées japonaises elles-mêmes. Le *Japan Mandchukuo Year Book* relate qu'il y a 100 ans (environ 1830), le centre du commerce de soie se trouvait à Kai-

ping et que les commerçants de soie chinois faisaient de bonnes affaires et « même, dans ce temps reculé, la table du Mandchou aisé était chargée des fameux produits de toutes les provinces de la Chine... »

En 1898, environ deux tiers de l'exportation de soja et dérivés allaient en Chine et un tiers au Japon. En 1899, la proportion était pour la Chine environ 60 %, pour le Japon environ 30 %. Sans l'intervention des puissances étrangères, il est très probable que la Chine aurait continué à absorber la plus grande partie de cette exportation.

L'exportation de soja et dérivés en 1899, valait plus de 25 millions de Hkw. taels. En 1929, 30 ans plus tard, l'exportation en valait plus de 250 millions, mais c'était en dollars chinois dépréciés.

Entre 1872 et 1891, les importations avaient presque triplé, tandis que les exportations avaient quadruplé. C'est à partir de 1890-1891, que le commerce du port de Yingkéou atteint des chiffres intéressants. Cela coïncide sensiblement avec un fort afflux d'émigrants chinois venant d'en deçà de la Grande Muraille. En effet, dès 1887, toutes les restrictions pour l'émigration chinoise, dans les trois provinces de l'Est, étaient abolies.

Pendant 9 ans, le commerce du port augmente rapidement pour atteindre en 1899, pour les importations presque 28 millions de Hkw Taels et pour les exportations plus de 20 millions. La différence ne signifie pas un déficit, malgré l'apparence, elle résulte d'un apport de matériel outils et machines que les Russes faisaient venir en vue de la construction du C. E. R. et embranchements. Pour les importations, c'est l'année de la guerre, russo-japonaise, 1905, qui explique qu'elles atteignirent presque 50 millions de Hkw Taels. Cette somme implique plutôt des dépenses faites par les belligérants plutôt qu'elle n'exprime une situation commerciale déficitaire.

Pour les exportations, il a fallu attendre l'année 1909, avec 26 millions, avant de battre le record de 1899 de 20 millions de Hkw Taels. Mais dès ce moment le commerce de Yingkéou avait trouvé son maître; c'est le port de Dairen qui va prendre la première place dans le commerce des Trois Provinces de l'Est chinois.

Ce que nous avons voulu montrer dans le présent chapitre c'est que la base de la richesse de la Mandchourie a été créée par le travail séculaire des multitudes de colons chinois et que pour la Mandchourie du Sud, et plus particulièrement, pour le bassin de Liao, qui devait plus tard être exploité par

la S. M. R., cette création des richesses fondamentales par les Chinois avait déjà atteint un très haut degré, une quasi-maturité avant que la S. M. R. s'y installât.

L'augmentation de la population, de la superficie cultivée, des récoltes de la province de Lianning corrobore ce jugement.

CHAPITRE III

LES RÉALISATIONS CHINOISES

La famille des Tchang-so-Lin a été accusée par les Japonais d'avoir mal gouverné la Mandchourie. Ce n'est pas notre tâche ici, ni d'accuser ni de défendre Tchang-so-Lin. Mais il n'y a pas de doute que les Chinois, même mécontents de son gouvernement, le préféreraient à celui des Japonais. Voici comment le comité Lytton s'exprime à cet égard :

...La population civile chinoise (estimée à plus de 80 % de la population totale) paraît être, à une écrasante majorité, hostile au « Manchukuo ». Son cœur est tourné vers la Chine, son allégeance et ses liens profonds sont véritablement chinois. Elle peut les soumettre à la force, mais elle est nettement opposée à tout gouvernement non chinois... (1).

Plus loin, il ajoute :

...Quant à la thèse japonaise selon laquelle la masse de la population chinoise est passive et reconnaissante envers le Japon qui l'a débarrassée d'une administration oppressive et militariste et a mis à la place un gouvernement capable, qui exercera son autorité conformément aux exigences de la justice et de la moralité, elle paraît absurde à l'observateur impartial, témoin de la situation actuelle dans le « Manchukuo »... (2).

Cela dit, nous allons examiner, sommairement, et d'une façon générale, les réalisations chinoises pendant la période de Dairen.

Nous avons vu que la grande majorité de la population mandchourienne est composée de cultivateurs (80 à 85 %) et

(1) Rapport S.D.N., *op. cit.*, p. 26.

(2) *Ibid.*, p. 26.

que leurs efforts incessants ont constitué et constituent toujours la base des richesses du pays.

Mais, à côté de ce facteur essentiel, le reste de la population compte de multiples facteurs et éléments animateurs et auxiliaires de l'agriculture, de l'élevage, de l'industrie, du transport, etc. Parmi les premiers de ces facteurs, nommons tout de suite l'artisanat chinois, d'où sort plus tard l'industrie chinoise en Mandchourie.

Depuis des siècles, c'est-à-dire dès la colonisation agricole chinoise en Mandchourie, il y a partout dans le pays — depuis les bourgs jusqu'aux villes — de nombreux artisans et industries artisanales : forgerons, fondeurs de métaux, carrossiers, menuisiers, charpentiers, tuiliers et potiers, tanneurs, tisserands et teinturiers, distillateurs et huileries, etc., suivis des papetiers, imprimeurs, pharmaciens, etc. Depuis des siècles, les Chinois ont exploité en Mandchourie des mines de charbon, fer, cuivre, or, etc.; ces carrières de chaxu, argile, talc, kaolin, sel, pierres etc.

Ces entreprises individuelles se sont peu à peu développées en manufactures de caractère artisanal et grâce d'abord à l'influence anglaise et surtout russe, ensuite à la pénétration japonaise, elles se sont transformées graduellement en des entreprises industrielles mécanisées, depuis des entreprises mi-modernes qui constituent une synthèse du travail manuel et du travail mécanique, jusqu'aux usines modernes.

Il y a un trait caractéristique commun à toutes les entreprises chinoises, c'est leur fonctionnement extrêmement économique, qu'il s'agisse des entreprises manuelles mi-modernes ou modernes.

Dans les chapitres traitant des différentes branches industrielles, nous avons montré que la faiblesse de l'industrie chinoise était due, en grande partie, à l'insuffisance des capitaux. Mais, nous avons montré également comment les Japonais ont le plus souvent empêché les capitalistes étrangers de fournir les apports en capitaux et techniciens nécessaires à son développement. Par leurs incessantes tentatives de monopolisation ferroviaire, minière, industrielle et commerciale, par leur pression politique et financière, leurs menaces militaires, les Japonais ont réussi soit à bloquer les projets de développement des autorités ou des particuliers chinois, soit s'imposer aux entreprises chinoises, dans la plus grande partie de la Mandchourie du Sud, une soi-disant coopération par entreprises mixtes sino-japonaises, surtout dans le domaine des exploitations ferroviaires, minières, forestières, etc., dont le résultat, vu que la base n'était pas une collaboration

volontaire, mais imposée, a été presque toujours que les Japonais en tirèrent la plus grande partie des bénéfices et en usurpèrent la direction, laissant aux Chinois l'apport du fonds initial et la plupart du travail.

Il est certain qu'au commencement, les Chinois étaient handicapés par le manque d'instruction technique. Mais, c'est aussi pourquoi, contrairement au dilettantisme industriel japonais, ils ne se lançaient pas dans des aventures industrielles avant de posséder les capacités ou l'appui techniques et financiers nécessaires. Combien de fonds perdus, la S. M. R. et les Japonais, n'ont-ils pas laissés dans leurs échecs des aciéries d'Anchan, leurs sucreries, meuneries, tanneries, filatures de laine, usines de teintures, exploitations forestières? Quels résultats médiocres pour les entreprises japonaises de papier, allumettes, poteries, verreries, savonneries, distilleries, usines de peinture, etc.!

Par contre, quelle mesure, quelle graduation, bref, quelle évolution rationnelle et économique dans le développement de l'industrie chinoise! Quand les huileries primitives travaillant avec des pressoirs à coins, eurent économisé les capitaux nécessaires, elles achetèrent à bon compte des pressoirs à vis, que leur cédèrent les usines qui avaient économisé assez de capitaux pour faire installer des pressoirs hydrauliques et ainsi de suite. Et tous ces outils, instruments et machines sont utilisés jusqu'à leur limite rationnelle. Il en est de même pour les filatures et tissages textiles, les meuneries, les usines d'allumettes, les distilleries, les ateliers mécaniques, etc. Et, après avoir utilisé comme force motrice la force animale ou humaine, ils passent, volontiers et sans conservatisme, à la force mécanique, surtout à la force électrique. A Yingkéou, Antoung, Moukden et autres localités industrielles nombreuses sont les usines et ateliers chinois qui emploient la force électrique : huileries, filatures et tissages, meuneries, ateliers mécaniques, imprimeries, fabriques de limonade, conserves alimentaires, allumettes, tanneries, tuileries, poteries, etc.

Naturellement, la plupart des entreprises sont encore manuelles ou mi-modernes, mais l'évolution vers l'adaptation de la technique moderne occidentale a suivi graduellement, mais continuellement et économiquement son cours rationnel et c'est justement, non seulement de la crainte, mais la certitude de voir la réussite inéluctable et finale de ce progrès de l'activité industrielle et locale chinoise, qui a été une des raisons qui ont motivé l'agression et l'annexion militaire de la Mandchourie, c'est-à-dire l'élimination d'une industrie in-

dépendante chinoise par sa mise sous contrôle et direction japonaise.

Les usines japonaises sont, en général, modernes; mais, malgré leur modernisme, elles étaient souvent gérées d'une façon non économique et sur une base commerciale imprévoyante. nous en avons donné plusieurs exemples à cet égard. Pour l'industrie chinoise, c'était tout à fait le contraire.

Une autre différence existe entre les deux industries. Nous avons déjà démontré que l'industrie japonaise en Mandchourie pour des raisons bien naturelles n'était nullement une industrie de transformation des matières premières locales.

Pour la population mandchourienne, c'est-à-dire les Chinois, il était au contraire, d'un intérêt vital de transformer le plus possible les matières premières sur place. C'est pourquoi l'activité industrielle chinoise constitue, déjà, la base une transformation industrielle des produits agricoles, richesse fondamentale du pays, tels que : soja, blé, kaoliang, soie, chanvre, laine, etc.

Mais là ne s'arrête pas l'activité chinoise. On peut constater une tendance croissante, non seulement à utiliser et à transformer sur place les matières premières du sous-sol, ce qui évidemment est un problème difficile, dépendant surtout des capitaux et des techniciens, mais à créer et développer toute une industrie, qui fabrique plus ou moins l'outillage nécessaire à l'industrie déjà existante : outils, appareils, pièces de rechange et détachées, même certaines machines nécessaires aux huileries, meuneries, distilleries, l'industrie textile, etc. Ils ont créé des ateliers mécaniques pour la réparation et le montage du matériel roulant, pour les mines, etc. Pour satisfaire aux besoins très importants du trafic routier, chariotage, etc., leurs ateliers de carrosserie, etc., répandus partout dans le pays font face à la demande.

Il y a de multiples autres entreprises chinoises : forges, fonderies de cuivre, d'étain, de plomb, etc., des scieries de bois, ateliers de menuiseries, de charpentes, de boissellerie, de pinceaux et brosses, etc.

Après un examen des documents de source japonaise et chinoise, dont nous avons donné de nombreux extraits, nous pouvons dire que, sauf pour le trafic ferroviaire, l'industrie minière, la construction et le montage du matériel roulant, les constructions maritimes, l'industrie chinoise d'une façon générale est prédominante par le nombre des entreprises, par le volume et la valeur de la production, par la variété des articles fabriqués et par l'économie de sa gérance.

a) *Industries et branches d'industries avec prédominance de l'activité chinoise.*

Observations

1. Huileries de soja.
2. Meuneries.
3. Fabrication d'armes et munitions
4. Filatures et tissages de soie.
5. Poteries, tuileries, briquetteries, etc...
6. Distilleries, limonade, sauce de soja et alimentation générale.
7. Allumettes.
8. Tanneries.
9. Carrosseries, etc...
10. Entreprises artisanales.
11. Extraction d'or.
12. Extraction de diverses carrières.
13. Bois (il s'agit des entreprises chinoises ou sino-russes).

b) *Industries et branches d'industries où la supériorité de l'activité chinoise se trouve en face d'une forte concurrence japonaise.*

Filatures et tissages de coton.

Les filatures japonaises se spécialisent dans la fabrication des filés de coton. Les tissages chinois fabriquent surtout des tissus, des cotonnades.

Filatures et tissages de laine.

c) *Industries et branches d'industries où l'activité chinoise doit lutter avec l'activité japonaise.*

Fonderies, cloueries feronneries, outils.

Les entreprises japonaises sont modernes et fabriquent à l'occidentale. Les entreprises chinoises fabriquent selon la méthode classique chinoise. Cependant, une grande usine moderne chinoise a été construite en déc. 1930, au capital de 1 million de dollars chinois.

Papeteries.

Savons et bougies.

Les Anglais et les Russes dominent les Chinois et Japonais se disputent la troisième place.

Tabacs et dérivés.

d) *Industries et branches d'industries où l'activité japonaise garde la prépondérance sur l'activité chinoise.*

1° *Activité importante.*

Atelier mécanique pour le matériel roulant.

Extraction du charbon.

Production de fonte de fer.

Production du courant et énergie électrique.

Il y a plus de 60 centrales électriques dont la moitié sont chinoises.

Production de gaz.

2° *Activité médiocre ou insignifiante.*

Filatures de chanvre.

Vitres et verreries.

Les usines japonaises se spécialisent dans la fabrication du verre à vitres. Les entreprises chinoises font des bouteilles et des verreries verroteries.

Ciment.

Peintures.

Teintures (échec japonais).

Il ne faut pas confondre avec les entreprises de teinturerie pour l'industrie ou pour les particuliers, où l'activité chinoise est prédominante.

Sucre (échec japonais).

Sous-produits miniers.

Un autre trait caractéristique de l'industrie chinoise c'est la quantité considérable de main-d'œuvre employée. Mais cela n'indique pas seulement le caractère encore élémentaire, d'une façon générale, de cette industrie. Cela indique aussi le fait que les industries chinoises même mi-modernes et tout à fait modernes font intervenir l'activité humaine le plus possible dans le fonctionnement des usines, car souvent le travail des ouvriers est moins cher que celui de la machine. Ils ne font intervenir la machine que là où elle est indispensable ou franchement rationnelle et il y a des chances que l'industrie chinoise gardera encore longtemps ce caractère synthétique.

Quoi qu'il en soit, il est tout à fait inexact que l'industrie japonaise fasse vivre une large partie de la population.

Prenons par exemple les huileries de soja, l'industrie la plus importante en Mandchourie. D'après une source japonaise, le nombre d'ouvriers employés par l'industrie de transformation japonaise en Mandchourie, entre 1926 et 1929 :

Année	Nombre d'entreprises	Nombre d'ouvriers
1926	446	11.330
1927	475	11.944
1928	479	11.970
1929	523	13.571

Comparons ce nombre de 13.571 ouvriers, dont une partie est japonaise, pour 523 usines, avec les 9.112 ouvriers et employés occupés en 1930, par le seul arsenal de Moukden chinois (3).

La S. M. R., l'entreprise japonaise la plus formidable dans la Mandchourie, n'occupe, en 1928, qu'environ 35.000 fonctionnaires et employés réguliers, dont 14.000 chinois. Elle emploie, d'une façon irrégulière, ou comme journaliers, environ 45.000 ouvriers, dont la plupart chinois. D'après une source différente, il y avait en 1929-1930, 34.720 fonctionnaires de la S. M. R. (y compris les membres de leurs familles) et 45.476 employés de la S. M. R., tous Japonais.

L'on aperçoit le rôle insignifiant de l'embauche des ouvriers ou employés chinois, par les entreprises japonaises, même si l'on ne considère que le territoire à bail, et la zone du S.M.R. où, en 1930, il y avait une population se composant de 2⁰⁰⁰ Japonais et 1.055.550 Chinois.

Quant à l'activité chinoise dans les constructions ferroviaires, nous avons dit comment, à partir de 1925, jusqu'à 1931, elle prend une envergure considérable et devient prédominante.

Durant cette période, les Chinois ont construit avec des capitaux purement chinois 5 lignes de chemin de fer importantes : la Ta-Tung, Sheng-Hai, Ki-Hai, Hu-Hai et Tsi-Ko. La construction de ces lignes a coûté plus de 55 millions de dollars chinois. La longueur de ces 5 lignes est d'environ 1.156 kilomètres. Dans la même période, ont été construits les embranchements suivants : Hokang, Tao-so et la ligne étroite Kai-si, etc.

Jusqu'en 1907, les Chinois avaient construit avec des capitaux anglais, qui tous ont été remboursés, le tronçon du Pekin-Moukden qui va de Shanhaikwan à Moudken et l'embranchement Koupantze à Yingkéou. Avec ses propres capitaux, la Chine construisit d'autres embranchements du Pei-ning; en 1916, Nuerho à Tayaukou, en 1921-1924; Chintchéou à Pei-piao, en 1930; Lienshan au nouveau port chinois de Halutao; c'est-à-dire 904 km. 8, qui est la longueur du tronçon mandchourien du Pei-ning avec embranchements.

Durant la période 1907-1925, la politique japonaise en

(3) Annuaire Nord-Est, p. 314.

Mandchourie s'oppose à toutes les constructions ferroviaires que la Chine avait projetées en collaboration avec les Américains et les Anglais. Par contre, les Japonais lui imposent la construction, en soi-disant collaboration sino-japonaise, mais avec des capitaux japonais, avec des intérêts et prix élevés, les lignes de Ki-Tchang et Sé-Tao, ensemble 552 km. Mais, la Chine n'avait pas du tout besoin des capitaux japonais à de telles conditions. Les Américains et les Anglais lui offrirent des capitaux très importants pour la construction d'une ligne autrement importante allant de l'extrême-Nord de la Mandchourie jusqu'à la jonction avec le Pei-ning.

Il est donc manifeste que c'est la S.M.R. qui a entravé le développement rationnel du réseau ferroviaire en Mandchourie.

Durant la période 1925-1931, la S. M. R. obtient le droit de construire deux lignes de chemins de fer pour le compte des Chinois avec des capitaux japonais : la Tao-an et le Ki-Toen, ensemble environ 435 km. Mais, pendant cette période, où la Chine dominait les constructions ferroviaires, elle laissa faire, car l'une des lignes construites avec des capitaux japonais, bien qu'avec des buts différents, le Tao-an, s'encadra assez bien dans le réseau Nord-Sud que la Chine était en train de construire. Nous n'insistons pas sur l'affaire du Ki-toen.

Pour ce qui concerne les mines de charbon, la Chine ne pouvait qu'activer l'exploitation des mines que le Japon ne lui avait pas encore enlevées. Nous avons vu au chapitre : Mines de charbon, les heureux résultats qu'elle a obtenus dans cette activité. Nous avons également vu son activité dans les mines de fer, de cuivre, d'or, etc, etc.

Seulement ici, comme pour les voies ferrées, les Japonais imposèrent de nouveau une collaboration mixte sino-japonaise pour les mines en Mandchourie du Sud.

Pour les exploitations forestières le long du Yalou et du Toumen, mêmes procédés japonais que pour les mines : nous nous en sommes déjà entretenus.

Malgré tous ces obstacles, l'activité chinoise, pour le charbon et le bois, a été très considérable, surtout là où elle était complètement libre. Seuls ou en collaboration avec les Russes, les Chinois ont construit des embranchements qui desservent des mines ou des exploitations forestières, lesquelles ainsi peuvent être exploitées plus rationnellement, ce qui a donné d'excellents résultats.

Les Japonais ont beaucoup critiqué et dénigré l'administration des autorités chinoises locales et surtout celle de Tchang-so-Lin. Nous ne voulons pas examiner l'aspect poli-

tique, mais seulement l'aspect économique de cette question. Et, à cet égard, on est obligé de reconnaître les efforts très considérables faits par Tchang-so-Lin et les autorités locales dans le domaine industriel et ferroviaire. En effet, la plupart des constructions ferroviaires chinoises furent exécutées avec des capitaux des gouvernements provinciaux, quelquefois en collaboration avec des particuliers ou le public chinois. Tchang-so-Lin et sa famille ont investi environ 200 millions de dollars chinois dans l'Arsenal de Moukden, le plus grand dans son genre en Mandchourie et qui donna du travail à plus de 9.000 ouvriers. Il a encouragé par des moyens administratifs ou financiers, nombre d'entreprises industrielles, centrales électriques, etc... Les gouvernements provinciaux ont pris diverses mesures en vue de venir en aide aux colons et émigrants chinois. Dans la seule année 1908, 6.300.000 méou de terre furent allotés aux colons chinois (4).

Ils créèrent des bureaux d'immigration comme par exemple celle de la zone de Hingan, qui accueillent et nourrissent les colons au début, qui les installent sur des terres, leur creusent des puits et leur construisent des maisons à crédit.

Tchang-Hsueh-Liang, en licenciant une partie de ses troupes, les transforma en armée de défrichement. Dans la zone de Hingan, en 1931, en 6 mois, 30.000 méou de terre furent mis en culture grâce au travail des soldats. Pour ce qui concerne la colonisation civile dans ladite zone, environ 5.000 personnes, hommes, femmes, et enfants, s'y installèrent, entre janvier et juin 1930 et 86.000 méou de terre furent distribués pour défrichement (5).

Les autorités provinciales de Kirin et de Heilungkiang ont adopté les règlements spéciaux qui permettent à une personne de cultiver les terrains incultes d'autrui et d'en acquérir la propriété après un certain nombre fixé d'années. C'est ce qu'on appelle « Ch'iang Keng », ou « colonisation par compétition », et qui a donné des résultats satisfaisants.

Le gouvernement a créé plusieurs organes administratifs qui ont contribué au développement agricole, forestier, industriel et commercial du pays.

Le bureau d'irrigation a encouragé la réalisation des projets d'irrigation et la culture du riz. Il y a de nombreuses stations expérimentales agricoles : 5 au Liaoning, 10 en Kirin, 2 en Heilungkiang et 1 à Kharbine. Un système d'échange de semences entre les différentes régions et provinces a été établi. L'Université du Nord-Est a un département agricole dont les

(4) Document chinois, n° 17.

(5) Document chinois, n° 17.

dirigeants sont des *gradués* des Universités américaines (6).

Nous avons dit antérieurement qu'au début de la colonisation agricole de la Mandchourie, c'est la culture intensive qui fut appliquée. Cela s'est modifié dans une certaine mesure, depuis lors. En effet, après que de larges espaces de la terre mandchourienne furent ouverts à la colonisation, les colons eurent à leur disposition des terrains trop grands pour pouvoir les cultiver à la manière intensive.

C'est pourquoi on commença à envisager la culture extensive au moyen des instruments agricoles modernes. L'International Harvester Co de Chicago avait déjà avant la Grande Guerre, installé une succursale à Kharbine (7). Surtout après la guerre, cette compagnie vendit beaucoup de tracteurs et autres machines aux grandes fermes qui commencèrent à cultiver et récolter surtout du blé, d'après les méthodes occidentales modernes. Un nombre considérable d'étudiants revinrent des Etats-Unis où ils s'étaient rendus familiers avec les méthodes américaines d'agriculture et de culture fruitière. Un des résultats fut la création d'une culture d'arbres fruitiers sur une large échelle. Par exemple, les pommiers américains semblent bien s'acclimater en Mandchourie (8). Avec l'encouragement du Gouvernement de Leagrang et Kirin, les paysans chinois ont commencé dernièrement à cultiver du coton et du tabac américains avec des résultats prometteurs.

Dans toutes les provinces, il y a de nombreuses associations agricoles établies pour sauvegarder des intérêts communs des cultivateurs.

Il y a plusieurs « collèges d'entraînement » où les paysans par des cours de courte durée, peuvent s'initier aux méthodes agricoles modernes.

De cette façon, il semble qu'une synthèse entre la culture intensive et la culture extensive, entre la culture classique chinoise et la culture moderne occidentale, est en train de s'élaborer, synthèse souple dont on peut espérer beaucoup de bien.

Le Bureau de reforestation, à la suite de l'exploitation irrationnelle des richesses forestières a pris des mesures efficaces de conservation et de reforestation. 43 stations modèles de reforestation et de jeunes plants ont été établies dans les districts forestiers.

Le Bureau pour la protection de la pêche maintient un bateau d'inspection sur le lieu principal de la pêche qui occupe

(6) T.-O. Conroy, *The menace of Japan*, p. 167.

(7) Rapport S.M.R., 1930, p. 138.

(8) T.-O. Conroy, *op. cit.*, p. 16.

plus de 15.000 personnes et dont la valeur annuelle s'élève à environ 3 millions de dollars. Malheureusement, l'attitude et les actes arbitraires des Japonais donnent lieu à des plaintes fréquentes des pêcheurs chinois dont l'industrie s'en trouve lésée.

Enfin, n'oublions pas de mentionner le département de l'industrie qui a joué un grand rôle dans le développement de l'activité industrielle des Chinois dans la Mandchourie.

C'est grâce aux efforts du Gouvernement que « des machines ont été introduites dans la plupart des usines et des méthodes perfectionnées adoptées par les différents métiers (9) ».

Le Gouvernement chinois a témoigné d'un vif intérêt envers les entreprises nouvelles en leur accordant des avantages spéciaux sous la forme de réduction de taxes ou d'exemption complète des droits. Dans ces conditions favorables, les Chambres de commerce (chinoises) ont pu créer beaucoup d'entreprises industrielles. Le développement des Trois Provinces de l'Est en a été grandement accéléré (10).

En 1930, il y avait 14 grandes compagnies de navigation chinoises et d'autres petites. Le nombre total de leurs navires était de 94 et le tonnage total de 129.809,30.

De toutes ces compagnies, c'est la Compagnie Cheng-Chi fondée en 1909 qui donne les meilleurs résultats. Cependant, sa situation fut menacée quand, après la grande guerre, les bateaux étrangers reprirent la concurrence dans la navigation vers la Mandchourie. Les autorités chinoises des Provinces de l'Est intervinrent et sauvèrent la situation en plaçant 2 millions de dollars dans la Compagnie... Depuis lors, ses bénéfices ont augmenté d'année en année (11).

Depuis 1925 (et 1927) The North-astern Government and Commercial Joint Navigation Bureau, commandité par le Gouvernement des Trois Provinces de l'Est, possède 48 bateaux et 69 remorqueurs pour la navigation fluviale intérieure. Les compagnies d'assurances modernes ont été introduites en 1908.

Il existe, en outre, six autres institutions gouvernementales en rapport avec la navigation fluviale du pays.

La construction d'un grand port moderne à Halutao avait déjà été envisagée dès 1908; et les travaux, commencés en 1910, furent interrompus en 1911, par suite des perturbations

(9) Document chinois, n° 17, p. 26.

(10) *Ibidem*, n° 17, p. 34.

(11) Document chinois, n° 17, p. 53.

apportées par la révolution chinoise. Le 24 janvier 1930, un contrat fut conclu entre le directeur du Pei-ning, agissant par les instructions du ministre des chemins de fer du Gouvernement National et la Nétherland Harbour Works C° d'Amsterdam, prévoyant l'achèvement du port par cette compagnie au prix de 6.400.000 dollars-or. Le 2 juillet 1930, les travaux furent commencés. Les travaux furent continués malgré l'agression japonaise en 1931. Quelle que soit l'issue du conflit actuel, ce port est certainement destiné à un brillant avenir et l'honneur en revient aux efforts du gouvernement chinois.

Quant aux bourses agricoles, la bourse des grains de Kharbine est la plus vaste du point de vue de l'organisation et celle qui a le plus de succès. La bourse des grains d'Anta, la bourse Shenghai, et la bourse des grains Tungliao et Yingkéou font également de bonnes affaires.

Des compagnies d'exportation, la compagnie Lida est la mieux connue. Elle a sa maison centrale à Moukden, des succursales à Kharbine et à Yingkéou et des agents à New-York et Londres. Elle traite les peaux, cuirs, grains, soja et autres produits commerciaux.

Les différentes banques chinoises ont également été un facteur puissant du progrès de l'activité économique chinoise en Mandchourie.

Pour nous résumer, citons M. O. Conroy qui, en parlant du rôle joué par l'administration chinoise et après avoir constaté la modernisation des gouvernements locaux et de l'administration urbaine, l'introduction des méthodes occidentales dans l'économie financière du pays entier, continue ainsi :

...Des grands progrès ont été faits au 20^e siècle concernant l'agriculture, la sylviculture, les pêcheries, l'éducation, l'industrie et le commerce dans tous les domaines, dans les communications, dans la colonisation, dans l'activité minière.

...La part jouée par le Japon dans ce progrès est relativement petite et décidément d'un caractère local. (12).

Nous pouvons ajouter que les Trois Provinces de l'Est chinoises ont fait des progrès rapides quant à l'éducation primaire, secondaire et universitaire depuis la fin du siècle. Ceci est également vrai pour ce qui concerne l'hygiène et les hôpitaux, l'administration civile et les Travaux publics, en général.

Surtout le fils de Tchang-so-Lin, Tchang-Hsuet-Liang, a fait beaucoup pour la modernisation de l'instruction publique. En 1928, il a fait un don de 5 millions de dollars chinois de sa

(12) M.-O. Conroy, *op. cit.*, p. 163.

fortune personnelle, en faveur de l'instruction, des sciences et de l'éducation physique.

Il y a, en Mandchourie, de nombreuses bibliothèques publiques, des musées, des salles de lecture et d'instruction populaire, des terrains sportifs, etc.

Nous ne saurions mieux terminer qu'en reproduisant le passage suivant, dû à la plume de S. E. M. Wellington Ko :

1. La prospérité des trois provinces de l'Est est basée sur l'agriculture dont les produits annuels ont une valeur de plus de 2.000.000.000 de dollars chinois, soit l'équivalent du total des capitaux placés par le Japon dans cette région. Ceci est le fruit du dur labeur de 30.000.000 de Chinois industriels, qui doivent très peu à une assistance venue du dehors.

2. Le rapide développement agricole est le résultat direct de l'accroissement marqué de la population, notamment dans la Mandchourie du Nord, lequel est grandement accéléré par l'affluence des immigrants venus des diverses provinces de la Chine proprement dite. Le chemin de fer Sud-Mandchourien y a peu contribué.

3. Le progrès rapide de l'industrie, de l'exploitation des mines, des forêts, des pêcheries n'a pu s'effectuer que grâce à la protection et aux encouragements accordés par les autorités chinoises, jointes à l'esprit d'entreprise et aux efforts énergiques du peuple chinois.

4. Les facilités nombreuses de transport rapides et de communications expliquent le développement accéléré de l'industrie et du commerce dans les trois provinces de l'Est. Plus d'un tiers des chemins de fer ont été construits avec des capitaux chinois ; et la Chine a de beaucoup dépassé le Japon dans l'expansion du commerce maritime, des communications téléphoniques et télégraphiques.

5. L'extension du trafic et du commerce dans les trois provinces de l'Est est intimement liée à la production et à la consommation qui dépendent de l'accroissement de la population.

CONCLUSION

Des pages qui précèdent, un fait, nous voulons le croire, se dégage spontanément : c'est que la Mandchourie actuelle est profondément chinoise, sous quelque aspect qu'on la considère : ethnique, langue, civilisation, mœurs, et coutumes, agriculture, administration, etc.

Du point de vue historique, le Sud de la Mandchourie a été colonisé par la Chine depuis 3.000 ans; la colonisation et la culture chinoises s'y sont, par la suite et peu à peu, répandues pour embrasser actuellement le pays tout entier.

Malgré la présence en Mandchourie d'une petite minorité de tribus mongoles et mandchoues, des Coréens, des Japonais et autres étrangers, la Mandchourie demeure aussi homogène du point de vue ethnique que beaucoup d'autres pays et même davantage.

La mise en valeur de la Mandchourie, la création première et l'accumulation des richesses est le fait exclusif des paysans et colons chinois. Si les Anglais, les Russes et les Japonais vinrent successivement ou simultanément chercher fortune en Mandchourie, c'est précisément parce qu'il y avait déjà des valeurs créées, des richesses accumulées, et qu'elle représentait un pays intéressant à exploiter et éventuellement à développer.

Quand la S. M. R. prit pied en Mandchourie du Sud, elle trouva, dans les régions qu'elle allait dominer, un sol déjà pour la plus grande partie mis en valeur. Elle s'installa dans les régions les plus peuplées et les plus riches du pays; elle trouva dans les grandes villes chinoises un artisanat, un commerce et une industrie chinoises florissants, bien que cette dernière fût encore primitive ou à demi-moderne. La ligne chinoise Pékin-Moukden était enfin en voie d'achèvement.

La S. M. R. se trouva, également, en présence des résultats des efforts anglais et russes. Les Anglais, surtout dans le port et ville de Yingkéou, avaient le mérite certain d'y avoir créé ou d'avoir aidé les Chinois à y créer un embryon d'entreprises industrielles modernes, particulièrement des huileries.

Les Russes, après les avoir construites, avaient cédé au Japon des installations importantes de transport, d'urbanisme, d'industrie, etc...; la voie privée de Tchang-tchoen à Dairen avec embranchement, les ports importants de Dairen et Port-Arthur, les embryons d'importantes villes, plus de 5.000 bâtiments ou maisons divers, des hôpitaux à Dairen, Port-Arthur, Yingkéou, Tiehling, etc., des gares, des mines et carrières, des chantiers de bois, des ateliers, des briquetteries, etc.

Installée ainsi, dans un pays en plein essor agricole, avec une industrie naissante et des ressources minières et forestières abondantes et à peine entamées, quelle fut la mission confiée à la S. M. R. par l'Impérialisme japonais?

La S. M. R., comme nous avons déjà démontré, avait comme mission d'organiser l'expansion économique, administrative et territoriale japonaise, comme première étape de la politique continentale du Japon.

Pour accomplir cette mission, la S. M. R. déploya des activités multiples, s'enchevêtrant et se confondant plus ou moins, et qui, à grands traits, peuvent se résumer ainsi :

1° Monopolisation du développement et de l'exploitation des chemins de fer;

2° Monopolisation de l'activité minière et de son exploitation;

3° Accaparement des matières premières et des denrées agricoles;

4° Vente poussée et favorisée des marchandises et produits industriels japonais;

5° Acquisition de terrains; construction des enclaves urbaines japonaises; établissement des districts consulaires japonais avec juridiction et police japonaises, c'est-à-dire création et extension des « zones japonaises » avec administration ou contrôle japonais, en vue de l'incorporation progressive des trois Provinces de l'Est chinoises au domaine japonais.

La S. M. R. est, comme nous l'avons dit, une Compagnie étatique contrôlée par le Gouvernement japonais et obéissant aux directives et à la politique de ce dernier.

Avec quels moyens financiers la S. M. R. a-t-elle pu entreprendre et mener à bien une mission si importante, si vaste et multiforme?

A part les propriétés ferroviaires, immobilières, etc., que les Russes cédèrent aux Japonais, la S. M. R. a travaillé, pendant la période qui nous intéresse, à l'aide de capitaux en grande partie anglais. Même aujourd'hui, l'Etat japonais qui, à un moment donné, avait endossé les engagements de la Compagnie vis-à-vis des financiers de la Cité, est encore redevable de fortes sommes à cette dernière.

Au cours de la période 1907-1931, c'est-à-dire en 24 ans, la S. M. R. a réalisé des bénéfices de plus de 500 millions de yens, dont plus de 300 millions distribués au Gouvernement japonais et aux porteurs civils japonais à titre de dividendes. A cette somme, il faut ajouter 230 millions de yens payés en intérêts pour emprunts et obligations émis par la S. M. R.

Une partie des bénéfices réalisés fut investie pour le développement des entreprises et pour la création des nouvelles entreprises en Mandchourie. C'est ainsi que les actifs de la S. M. R., constitués à l'origine par l'apport du Gouvernement japonais, c'est-à-dire les propriétés diverses cédées par les Russes, étaient comptabilisés à 100 millions de yens. Le 31 mars 1931, les actifs de la Compagnie avaient plus que décuplé : 1.087 millions de yens. Les réserves de la S. M. R. à la même date représentaient plus de 250 millions de yens (1)

Dans quelle mesure la S. M. R. a-t-elle réussi la mission que le gouvernement japonais lui avait confiée?

On doit convenir, nous semble-t-il, que depuis 1925, le progrès des activités chinoises en Mandchourie, en tous les domaines : ferroviaires, industriels, commerciaux, etc., étaient tels que, sans l'invasion de 1931, la Chine aurait, dans un avenir proche, d'une façon pacifique et au moyen d'une concurrence loyale, reconquis la Mandchourie économiquement.

La question demeure importante du mérite éventuel de la S. M. R. dans le développement général de la Mandchourie. En conscience, imposant silence à nos sympathies naturelles et ne considérant que les faits, nous sommes bien obligés de répondre que la contribution de la S. M. R. au développement général de la Mandchourie reste minime et de nature locale.

A ses yeux, la Mandchourie figurait, d'un côté, comme un grenier et un dépôt de matières premières à la disposition presque discrétionnaire du Japon, et, de l'autre, comme un débouché, un déversoir des produits industriels métropolitains favorisés : rien de plus. Du point de vue militaire et

(1) Réserve faite de la valeur du yen au change durant l'époque envisagée.

stratégique, la Mandchourie constituait la voie la plus favorable pour la pénétration ultérieure en Chine.

Même, du point de vue strictement local, c'est-à-dire dans le T. à B. et dans la « zone », l'activité de la S. M. R. et des autres entreprises japonaises a été dans son ensemble inférieure à celle des entreprises chinoises et a gardé le même caractère.

A l'endroit de l'agriculture, la S. M. R. et les Japonais pour ainsi dire rien réalisé. Nous avons montré que même là où les Japonais sont maîtres, dans le T. à B., par exemple, leur activité directe reste nulle à cet égard. En effet, dans le T. à B., pour 562 agriculteurs chinois, il n'y avait qu'un sujet japonais agriculteur. Cette faiblesse est liée à celle de l'émigration japonaise en général. L'émigration japonaise vers la Mandchourie, surtout si l'on considère les grandioses projets de Goto, et autres, a complètement échoué.

La province de Liaoning dont une grande partie est desservie par la ligne de S. M. R. et, par conséquent, soumise en partie à l'influence et au contrôle des Japonais, est précisément celle où l'accroissement entre 1907 et 1931 de la population et de la superficie cultivée a été le moins rapide, par rapport au foudroyant développement de la province de Kirin et Heilungkiang soumise au contrôle chinois ou à l'influence sino-russe.

Le siège de l'activité artisanale, industrielle et commerciale a toujours été dans la vallée de Liao. Ce n'est pas l'activité japonaise qui l'a intensifiée. C'est, au contraire, l'effort combiné sino-russe qui, dans la Mandchourie du Nord, a créé, depuis environ 1895, des centres industriels et agricoles aussi importants que Kharbine et autres. C'était encore Liaoning, plus industriel et commercial, qui profitait de l'établissement des millions de colons établis dans les autres provinces et c'est surtout Dairen, avec la « zone japonaise » qui, s'il ne retenait même pas 1 % des immigrants chinois, retenait, par contre, une grande partie des bénéfices réalisés sur le labeur même de ces colons. Sur le chiffre des colons chinois allant au Liaoning, 2 à 3 % seulement allaient dans la « zone » le long de la S.M.R. (2), ce qui contredit l'assertion de Sakamoto que la Mandchourie soit une création de l'activité japonaise (3).

En ce qui concerne la capacité technique, nous avons montré qu'on l'avait exagérée et qu'elle n'avait pas réussi, à beaucoup près, à surmonter tous les obstacles. Les succès ont

(2) Document chinois, n° 10, p. 17.

(3) Sakamoto, *L'Affaire de Mandchourie*, p. 17.

été nombreux. « ...le Japon a essayé, avec très peu de succès, d'installer des entreprises possédées et contrôlées par des Japonais sur le territoire chinois. » La constatation est de Freda Utley (4).

La S. M. R. a certainement fait preuve de modernisme dans ses « zones », mais ce modernisme était trop étroitement lié à intérêts stricts et à ses fins politiques. La S. M. R. est ses entreprises ont, sans doute, tout comme les autres entreprises étrangères, servi d'exemple et de stimulant pour la rénovation des entreprises industrielles chinoises locales, mais, à cet égard, son action a été compromise par la méfiance qu'elle a éveillé, au point de vue politique.

Si l'on envisage l'œuvre de la S. M. R. par rapport à ce qu'aurait pu faire à sa place n'importe quel autre pays déjà industrialisé, elle laisse beaucoup à désirer, pour deux raisons essentielles :

1° Elle a délibérément négligé de développer l'industrie de transformation locale; 2° elle a empêché les capitaux et techniciens étrangers de s'employer dans le développement industriel de la Mandchourie.

En ce qui concerne les services publics dans la « zone », il est incontestable que la S. M. R. a réalisé certaines améliorations souhaitables : voirie, égouts, adduction d'eau, hôpitaux. Si quelques Chinois habitant la « zone », ont pu en profiter, il n'est pas moins vrai que ces services publics avaient surtout pour objet le confort et les besoins de l'élite japonaise. Les services publics sont toujours un bien, mais on doit se rappeler que le T. à B. et la « zone » ne renferment qu'un peu plus d'un million d'habitants : quelle utilité ces services publics ont-ils pu avoir pour les autres 29 ou 30 millions d'habitants en Mandchourie? Du reste, l'administration chinoise, ailleurs que dans la « zone », a fait des efforts très louables en faveur de l'hygiène publique, hôpitaux, etc.

D'autre part, le Japon invoque souvent l'intérêt vital pour lui d'avoir à sa disposition les matières premières et les denrées agricoles de la Mandchourie qui seraient indispensables au Japon. Nous avons démontré qu'à l'exception du soja, l'approvisionnement au Japon ne dépend nullement de la Mandchourie. Mais, même en supposant un instant qu'il en fût autrement, nous ne pourrions que répondre avec M. Escarra : « La Chine a tout autant besoin que le Japon des matières premières que renferme la Mandchourie et des pro-

(4) Freda Utley, *op. cit.*, p. 460.

duits d'alimentation, et d'une manière générale des minéraux, des bois, etc. 5). »

Lorsqu'on réfléchit sur les rapports entre le Japon et la Chine au sujet de la Mandchourie, il ne saurait faire de doute pour personne qu'avec la franche et loyale collaboration sur pied égal que la Chine a toujours été disposée à lui accorder, le Japon aurait obtenu beaucoup plus d'avantages et ceux-ci, stables et durables, qu'il n'en a obtenus en invoquant des « intérêts spéciaux » qui ne sont fondés sur aucun traité valide.

(5) Prof. Jean Escarra : Conférence à la Donation Carnegie ; première leçon, 12 janvier 1933, p. 21.

BIBLIOGRAPHIE

- ABE (J.). — The economic development of Manchuria; Japans Contributions; Dairen.
- ARBOT (J.-F.). — Japan's expansion and American politics; New-York, 1916.
- ADACHI (Kinnosuke). — Manchuria, A. Survey; New-York, 1925.
- ARNOLD (Julean). — La Chine vue d'Amérique; Shangaï, 1932.
- ANNUAIRE MANDCHOU-MONGOL (en japonais); Dairen, Man-Mon-Benkakai, 1929.
- ANNUAIRE NORD-EST (en chinois); Moukden, 1931.
- AMERICAIN ECONOMIC MISSION TO FAR-EAST; Americain trade prospects in Orient, New-York, 1935.
- BANK OF CHOSEN; Economie development of Corea and Manchuria, Séoul, 1921.
- BALET (J.-E.). — Que veut le Japon ? Que veut la Chine ?; Paris, 1931.
- La Mandchourie historique, politique, économique, son avenir, Paris, 1922.
- BISSON (T.-A.). — Basic treaty-issues in Manchuria; New-York, 1931.
- Railways rivalities in Manchuria between China and Japon; New-York, 1932.
- BONNEAU. — Japon et Mandchourie; Paris, 1932.
- BIENSTOCK. — La lutte pour le Pacifique; Paris, 1937.
- CLYDE (P.-H.). — International rivalities in Manchuria; Ohio, 1926.
- CLOSE (Upton). — Le péril japonais; Paris, 1936.
- CROLY (Herbert). — Willard Straight; New-York, 1922.
- CUTLACK (F.-M.). — The Manchuria Arena; Australia, 1934.
- CARNEGIE. — Endowment of international Peace; The consortium; Washington, 1921.
- CHU HSIAO. — Mandchouria, an economic survey ; dans Pacific relations.
- CHINESE. — Custom Reserve, 1930.
- Les relations économiques de la Mandchourie et la Mongolie d'une part, et le Japon et les autres puissances d'autres part; Dairen. 1930.

- DAVIS (M.-W.). — Railway strategy in Manchuria dans: « Foreign affairs », 1925-1925, Vol. V.
- DENNERY (E.). — Foules d'Asie; Paris, 1930.
- ESCARRA (Jean). — Droits et intérêts étrangers en Chine; Paris, 1928.
- La position et les droits du Japon en Mandchourie; Paris, 1932.
 - Le conflit Sino-Japonais et la Société des Nations dans le
 - Bulletin du centre européen de la dotation Carnegie, N^{os} 3-4, 1933.
- ETHERTON (P.-T.) et TILRNAN H.-H.). — Mandchuria, the cockpit of Asia; New-York, 1931.
- ENSELME. — A travers la Mandchourie; Paris, 1903.
- FIELD (Fredrich-V.). — American participation to the China consortium; Chicago, 1931.
- Economic handbook of the Pacific area; New-York, 1934.
- GOTO (S.). — Coup d'œil sur la colonisation japonaise (en Japonais); Tokio.
- GRAVE. — An Americain in Asia, dans: l'Asie, février, 1921.
- GOVERNEMENT GENERAL DU KWANTUNG; Vingt ans d'histoire du Gouvernement du Kwantung, Dairen, 1926.
- HOSHINO. — Economic history of Manchuria : Séoul, 1926.
- HOSIE (Alexander). — Manchuria; London, 1901.
- Manchuria, its people resources and recent history, 2^e édit., London, 1904 .
- HOU (S.-T.). — La finance dans les trois provinces de l'Est chinois (en chinois); Changhaï, 1936.
- HOUANG (T.-S.). — Le problème du chemin de fer de l'Est Chinois. (Thèse de la Faculté de Droit; Paris, 1927.
- HSU (Hin Kai). — L'impérialisme Japonais et les Trois provinces de l'Est (en chinois); Changhaï, 1930.
- HSU (Shuhai). — China and her politic entity; New-York, 1926.
- Background of the Manchuria situation; Peiping, 1931.
 - Essays on the Manchuria problemes; Changhaï, 1932.
- HUDSON (Menley). — The verdict of League. China and Japan in Manchuria; Boston and New-York, 1933.
- HARRISON (E.-J.). — Peace or war, east of Baikal; Yokohama, 1910.
- HSIEG (C.-H.) et CHU (M.-C.). — Foreign interests and the Minery industry in China; dans Pacific Relations; Hangchow, 1931.
- INSTITUTE OF PACIFIC RELATIONS, PROBLEM OF PACIFIC; Proceedings, third conference; Kyoto, 1929.
- Proceedings, fourth conference; Changhaï, 1931.
 - Proceedings, fifth conference; Banff, Canada, 1933.
- ISHII (Vicomte Kikujiro). — Gaiko-yoroku (notes diplomatiques en japonais); Tokio, 1930.
- « Manchukuo » and the Manchuria question published by the League of Nations Associations of Japon; Tokyo, 1932.
- JAPON. — Japon Foreign Office: Relation of Japon with Manchuria and Mongolia; Tokyo, 1932.

- Economic development of Corea and Manchuria, publié par The Japan Times Publishing Co; Tokyo, 1923.
- The Japon year-book (non officiel); Tokyo, 1934.
- JOUON (René). — Géographie de la Chine; Changhaï, 1932.
- KATUYAMA, KOYKE et SHIMANAKA. — La question Mandchou-mongole vue par le prolétariat japonais; Tokyo, 1922.
- KAWAKAMI (K.-K.). — Manchuria, the crux of Sino-Japanese Relations dans: « Foreign affairs », 1927-1928, Vol. VI.
- Japan's speak on the Sino-Japanese Crises; New-York, 1932.
- KENNAN (G.). — E.G. Harriman, a biography; Boston and New-York, 1932.
- KENNEY. — La Mandchourie Moderne et la Compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien; Dairen, 1929.
- KENT (P.-H.). — Railway entreprises in Chine; an account of its origines and development; London, 1907.
- KAIJOSHA. — Dictionnaire politico-Economique de la Mandchourie et Mongolie; Tokyo, 1932.
- LABROUE. — L'impérialisme japonais; Paris, 1911.
- LATTIMORE (Owen). — Manchuria cradle of conflict; New-York, 1931.
- LAVIALLE D'ANGLAND. — La question des chemins de fer en Mandchourie dans la « Revue générale des chemins de fer », 1932, Vol. V.
- LEVEY (Roger). — A qui la Mandchourie ?; Paris, 1931.
- Extrême-Orient et Pacifique; Paris, 1936.
- LI (Chi). — Manchuria in history; Peiping, 1931.
- Manchuria in history dans: The chinese and political science review, Vol. 16, N° 2, juillet 1932.
- LINCH. — Corée, Chine et Mandchourie; les convoitises russes et japonaises; Paris, 1904.
- LING (Chong-Yun). — La position et les droits du Japon en Mandchourie; Paris, 1933.
- LABOULAYE. — Les chemins de fer de Chine; Paris, 1911.
- MANCHU-NICHI-NICHI-SHINPREN. — South Manchuria railway, its origines development and phenomenal rise to importance; Dairen, 1911.
- MARTIN (William). — Le Japon contre la Société des Nations; Genève, 1933.
- Il faut comprendre la Chine; Paris, 1935.
- MATSUI (Général). — La question de la Mandchourie et de son indépendance; Genève, 1932.
- MATSUDAIRA. — Le droit conventionnel du Japon; Paris, 1931.
- MATSUMOTO (T.). — Les droits du Japon dans les nouvelles négociations Sino-Japonaises (en japonais); Tokyo, 1915.
- MATSUOKA (Yosuke). — Economic cooperation of Japan and China in Manchouria and Mongolia; its motives and basic significance; Dairen.
- MINAMISATO (K.). — Tel est le problème de la Mandchourie et Mongolie (en japonais); Tokyo, 1927.

- MENG (C.). — China speaks on the conflict between China and Japan, New-York, 1932.
- MILLARD (Thomas-F.-F.). — America, Europe and the Mandchuria question; Genève, 1932.
- MONHIZUKI. — Civil administration in the Kwantung Government; Tokyo, 1910.
- MONCHARVILLE (M.). — Le Japon d'Outre-Mer; Paris, 1931.
— Le conflit Sino-Japonais, première partie; Paris, 1932.
— Le conflit Sino-Japonais, deuxième partie; Paris, 1933.
— Les relations Sino-Japonaises de 1871 à 1931.
- MONG. — La position juridique du Japon en Mandchourie; Paris, 1933.
- MORSE (H.-B.). — International relations of the Chinese empire, 3 vol., London, 1918.
- MORSE (H.-B.) et MAC-NAIR (H.-F.). — Far-eastern international relations; Boston, 1931.
- MATSU (M.). — Kien-Kien noku (Mémoire de l'ex-ministre des affaires étrangères japonais) (en japonais); Tokyo, 1929.
- NACHBAUR (A.). — L'Est chinois; Peiping, 1929.
— Les relations économiques entre la Chine et le Japon. La politique ferroviaire du Japon en Mandchourie; Peiping, 1931.
- NINAGOURE (A.). — Les réclamations Japonaises et le droit international; Paris, 1918.
- NINAGAWA (S.). — Japan's rights in South-Mandchuria; Tokyo, 1913.
- NING (En-Cheng). — Historical account of Liaoning (province Moudken); Peiping, 1929.
- NORTH. — EASTERN AFFAIRS RESEARCH INSTITUTE : China's efforts in Mandchuria, Peiping, 1932.
- O'CONROY (T.). — The menace of Japan; London, 1933.
- OKURA (Baron Komo). — L'économie dirigée nippo-Mandchourienne (en japonais); Tokyo, 1933.
- OU (Ing-Hua). — Vingt ans d'histoire de la compagnie du Chemin de fer Sud-Mandchourien (en chinois); Changhaï, 1930.
- OVERLACH (T.-W.). — Foreign financial Control in China; New-York, 1912.
- PARLETT (sir Harold) (C.M.G.). — A brief account of diplomatic events in Mandchuria; Oxford, 1929.
- PERCHERON. — La tragédie du Pacifique; Paris, 1932.
- POWLEY (A.-M.). — Japan's foreign policies; New-York, 1920.
- RAY (Jean). — La position, l'œuvre et la politique du Japon en Mandchourie; Bulletin du centre européen de la Dotation Carnegie; N^{os} 3-4, 1933.
- REINSEH (Paul-S.). — An American diplomat in China; New-York, 1922.
- ROCLES (J.). — La Chine Nationaliste (1912-1930); Paris, 1931.
— A travers la Chine actuelle; Paris, 1932.
- REMER (C.-F.). — Foreign investments in China; Michigan, 1933.
- ROYAMA (Matsumichi). — Etude sur les relations entre le Japon et

- la Mandchourie (en japonais); Tokyo, 1933.
- SALLE (G. de la). — En Mandchourie; Paris, 1905.
- SAKAMOTS (N.). — L'affaire de la Mandchourie; Paris, 1931.
- SCHEBER (Dr James A.-B.). — Mandchukuo, a bird's eye view; Tokyo, 1933.
- SIMON. — Le conflit Sino-Japonais; Bruxelles, 1932.
- SIN (King-Yuan). — Le règlement des différends internationaux et le conflit Sino-Japonais; Louvain, 1934.
- SOKOLSKY (G.-E.). — The story of Chinese eastern Railway; Changhaï, 1929.
- SINA-KANKE-NO-CHOYAKU-CHU (en japonais); Recueil des traités sino-étrangers, publié par « La Revue diplomatique »; Tokyo, 1931.
- STRAIGHT (Willard). — The present situation in Mandchuria; New-York, 1910.
- SHINOBU (J.). — Les droits et les intérêts spéciaux du Japon en Mandchourie (en japonais); Tokyo, 1932.
- S.M.R. — Rapports et autres publications.
- Report on Progress in Mandchuria, 1907-1928; Dairen, 1929.
 - Second report sur l'Evolution en Mandchourie jusqu'en 1930; Paris, 1932.
 - Fourth report on progress in Mandchuria to 1934; Dairen, 1934.
 - 6th report on progress Mandchouria; Dairen, 1936.
 - Local administration statistical Annual (en japonais); Dairen, 1930.
 - Soja beans in Mandchuria; Dairen, 1926.
- Tous publiés par la Compagnie du chemin de fer Sud-Mandchourien.
- S.D.N. — Publications de la Société des Nations.
- Rapport de la commission d'étude de la Société des Nations (Genève, 1932). (Par commodité, nous l'appelons: Rapport du Comité Lytton.)
 - Documents Annexes du rapport de la Commission d'étude de la Société des Nations; Genève, 1932. (Par commodité nous l'appelons: Rapport de S.D.N.)
 - Mémoire du gouvernement chinois présenté à la Commission d'Etude de la Société des Nations; Genève, 1932. (Par commodité nous l'appelons: Documents chinois).
 - Documents communiqués par l'ambassadeur japonais à la Commission d'étude de la Société des Nations; Tokyo, 1932.

T R A I T E S

- TRATIES AND AGREEMENTS between China and Japon, concerning the railways of the eastern province (recueil publié par le Ministère des chemins de fer du gouvernement national de Chine); Nankin, 1932.
- KOUS TSI TIAO YO TA CHUAN (recueil des traités Sino-Etrangers); Changhaï, 1925 (en chinois).

MAC MURRAY (J.-V.-A.). — *Treaties and Agreements with and concerning China, 1894-1919*, 2 vol.; Washington, 1921.

MANDCHURIA TREATIES AND AGREEMENTS (recueil publié par Carnegie endowment for international peace; Washington, 1921).

RECUEIL DES TRAITES ET CONVENTIONS entre l'empire du Japon et les puissances étrangères; publication du Ministère Japonais des affaires étrangères; Tokio, 1918.

**

LALOY (Emile). — *Les documents secrets des Archives du Ministère des Affaires Etrangères de Russie, publiés par les Bolcheviks*; Paris, 1919.

TCHENG (Hoshien). — *Les relations diplomatiques entre la Chine et le Japon*; Paris, 1921.

TCHAO (Tchung-Tchéou). — *Evolution des relations diplomatiques de la Chine avec les puissances (1587-1929)*; Paris, 1931.

TOMINAS. — *Open door policy and territorial integrity of China*; New-York, 1919.

TSAO (Sien-en). — *Chinese immigration to the eastern provinces*; Changhaï, 193b.

— *An outline study of Manchuria*; Changhaï, 1932.

TSURUMI (Yusuke). — *Le conflit Sino-Japonais*; Paris, 1932.

TULIER (A.-R.). — *La Mandchourie et le conflit Sino-Japonais devant la Société des Nations*; Paris, 1936.

TSUNG-CHING-CHEN. — *Les relations commerciales entre la Chine et le Japon*; Paris, 1936.

TORGASHEFF (B.-P.). — *Coal, iron and oil in the Far-east*, dans *Pacific Relations*; Honolulu, 1929.

— *The mineral wealth of North and South Manchuria*, dans *Chinese economic journal*; Vol. IV, N° I, 1929.

TANAKA. — *Plan Tanaka* (aussi appelé: *Le Mémoire Tanaka*); (Document secret), Genève, 1938.

TEGENGREN. — *The département of foreign affairs Mandchukuo Government*; Hsinking, 1934.

UGEDA (T.). — *Future of the Japanese population*; Tokyo, 1933.

UTLEY (Freda). — *Le Japon aux pieds d'argile*; Paris, 1938.

WHYMANT (Neville). — *The Chinese-Japanese puzzle*; London, 1932.

WILLOUGHBY (W.-W.). — *China at the conference*; Baltimore, 1922.

— *Japan and nature resources in Asie*, dans: *The North American review*; août 1923.

— *Foreign Rights and interests in China*, 2 vol., revised édition; Baltimore, 1927.

— *The Sino-Japanese controversy and the League of Nations*; Baltimore, 1935.

WITTE (Comte). — *Mémoire du Comte Witte (1899-1915)*; Traduction de François Rousseau; Paris, 1921.

WU (Hantou). — *A legal study: Japan's acts of treaty violation and*

encroachment upon the sovereign rights of China in the North-eastern provinces; Deiping, 1932.

WOU. — La vérité sur la Mandchourie ; Paris, 1936.

YAMATA (M.). — La nouvelle politique du Japon en Mandchourie et en Mongolie (en japonais); Tokyo, 1926.

YUMG (Walter). — The international relations of Manchuria; A gest and analysis of treaties, agreements and conversions concerning the tree Eastern provinces of China; Chicago, 1929.

— Japan's special position in Manchuria; its assertion, legal interpretation and present maining; Baltimore, 1931.

— Japanese juridiction in the South-Mandchuria rail ay areas; Baltimore, 1931.

YAUCHIHARA. — La question de la Mandchourie; Tokio, 1934.

ZISCHKA (Antoine). — Le Japon dans le monde; l'expansion nip-
pone; Paris, 1934.

Vu : le 14 décembre 1938,
Le Doyen de la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris :
VENDRYES.

Vu et Permís d'imprimer,
Le Recteur de l'Académie de Paris :
ROUSSY.

AVANT-PROPOS.	9
PREMIERE PARTIE. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA MANDCHOURIE	13
<i>Chapitre I.</i> — Histoire de la Mandchourie	13
<i>Chapitre II.</i> — Géographie de la Mandchourie.	18
<i>Chapitre III.</i> — Ressources de la Mandchourie.	20
<i>Chapitre IV.</i> — Population de la Mandchourie.	
DEUXIEME PARTIE. — LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SUD-MAND- CHOURIEN.	29
<i>Chapitre I.</i> — Origine du chemin de fer sud-mandchourien. .	29
<i>Chapitre II.</i> — Caractère et statut de la Compagnie du chemin de fer sud-mandchourien	37
<i>Chapitre III.</i> — Administration et fonctionnement de la Com- pagnie du chemin de fer sud-mandchou- rien.	44
<i>Chapitre IV.</i> — La S. M. R. et l'impérialisme japonais.	52
TROISIEME PARTIE. — LES ACTIVITÉS DE LA S. M. R.	63
I. — <i>Situation financière et activité générale de la S. M. R.</i>	65
<i>Chapitre I.</i> — L'activité économique de la S. M. R. d'après les statuts, décrets et règlements	65
<i>Chapitre II.</i> — Situation financière de la S. M. R.	67
<i>Chapitre III.</i> — Situation financière des entreprises directes et des sociétés sans contrôle de la S. M. R.	78
II. — <i>L'activité économique de la S.M.R.</i>	83
<i>Chapitre I.</i> — La ligne du chemin de fer sud-mandchourien et ses embranchements	83
<i>Chapitre II.</i> — La monopolisation japonaise du réseau ferro- viaire et le développement des lignes chi- noises.	93
<i>Chapitre III.</i> — Mines.	116
<i>Chapitre IV.</i> — Autres entreprises directes.	140
III. — <i>La S. M. R. et les autres activités économiques japo- naises.</i>	
<i>Chapitre I.</i> — L'industrie japonaise en Mandchourie.	154
<i>Chapitre II.</i> — Le commerce japonais en Mandchourie.	184
<i>Chapitre III.</i> — L'agriculture japonaise en Mandchourie.	200
IV. — <i>Contribution de la S. M. R. au développement écono- mique de la Mandchourie.</i>	205
<i>Chapitre I.</i> — Forme de l'exploitation japonaise en Mand- chourie.	206

<i>Chapitre II.</i> — Désintéressement de la S. M. R. pour l'industrie de transformation	209
<i>Chapitre III.</i> — Investissement des capitaux japonais : leur rapport avec le développement économique général.	215
<i>Chapitre IV.</i> — Capacités japonaises	218
V. — <i>Activité politique de la S. M. R.</i>	
<i>Chapitre I.</i> — Administration de la « Zone du S. M. R. »....	222
<i>Chapitre II.</i> — Autres organes au service de la S. M. R.....	247
QUATRIEME PARTIE. — L'ACTIVITÉ INTERNATIONALE EN MANDCHOURIE.	257
<i>Chapitre I.</i> — La politique de la « Porte ouverte » et de la « Chance égale »	258
<i>Chapitre II.</i> — Plans et projets internationaux.....	260
<i>Chapitre III.</i> — L'activité économique des étrangers en Mandchourie.	269
CINQUIEME PARTIE. — LES EFFORTS CHINOIS.....	275
<i>Chapitre I.</i> — La migration chinoise en Mandchourie.....	276
<i>Chapitre II.</i> — La période de Yinkéou	281
<i>Chapitre III.</i> — Les réalisations chinoises	288
CONCLUSION.....	301
BIBLIOGRAPHIE.....	307

